Anno XII. Mercoledì 1° Gennaio 1879 N.° 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . .	L. 20	11	6
Per l'Estero . . .	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

ANNO XII.

Col 1° gennaio 1879, il *Monitore* entra nel suo XII anno di vita.

Sorretto finora dalla benevolenza de' suoi abbonati e lettori, così per l'importanza delle materie trattate, come per la serietà ed imparzialità della sua condotta, e per le accreditate informazioni di cui fu sempre fornito, si accinge con fiducia alla regolare pubblicazione anche pel nuovo anno, promettendo di continuare nella fedele osservanza del suo programma, e di adoperarsi con ogni cura per rendersi sempre più degno del favore fin qui ottenuto.

Crede superflua qualunque ulteriore promessa: il suo passato è caparra sicura dell'avvenire.

Il prezzo del giornale rimane invariato. In caso di sovrabbondanza di materia, si aggiungeranno supplementi senz'aumento di prezzo.

Gli abbonati in ritardo di pagamenti, e chi desidera rinnovare l'associazione, sono pregati di farlo senza indugio, per non vedersi ritardata la spedizione del foglio.

I pagamenti devono esser fatti direttamente all'Amministrazione del giornale, con vaglia postale o biglietti consorziali in lettera raccomandata.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Dopo i capitoli sulla questione finanziaria e sull'ordinamento amministrativo, che abbiamo riprodotto dalla Relazione dell'on. Morana circa il progetto delle nuove costruzioni ferroviarie, crediamo opportuno riferire i brani principali del capitolo relativo ai *Tracciati*, che non presenta minore interesse pei nostri lettori, tanto più all'appressarsi della discussione parlamentare su questo importantissimo argomento.

Tracciati.

§ 1. — *Spiegazioni indispensabili.*

Entriamo nella parte più difficile del nostro lavoro; e se non perdiamo il coraggio, dopo un lungo e faticoso cammino, di fronte alle non poche difficoltà che ci restano a superare, egli è perchè abbiamo immensa fiducia nel vostro largo compatimento.

Ci troviamo in presenza di un gran numero di legittimi interessi; ed in mezzo ai contrarii avvisi, alle insistenti difese, non è facile di ritrovare sempre la retta via; nè in questo frangersi ed urtarsi di pareri e di aspirazioni, è possibile di tutti contentare.

Noi speriamo pertanto che anche quelli i quali resteranno delusi nelle concepite speranze, vorranno riconoscere che, veri sacerdoti del dovere, non abbiamo arrecato in questo difficile esame nè passioni favorevoli, nè avverse, e che le decisioni nostre sono state il frutto di lunga meditazione e di non breve confronto coi principii generali stabiliti per ritrovare, in qualunque frangente ed in qualsiasi caso, la retta via.

Se dopo queste spiegazioni ci limitassimo ad additarvi le linee ferroviarie che la vostra Commissione presceglie e che vi consiglia di votare, senza aggiungere una spiegazione, una parola, che serva a giustificare la nostra proposta, mancheremmo al nostro dovere. Ma sentiremmo di essere ugualmente colpevoli, quando non discutessimo intorno alle linee che furono dalle popolazioni o da valenti scrittori desiderate in sostituzione delle prescelte.

Sappiamo già per esperienza come anche i soccombenti più volentieri si rassegnino ad una giusta decisione, quando le loro ragioni furono valutate, e quando vi si opposero altrettante ragioni. Nè vogliamo dimenticare che altri ha motivo di far prevalere interessi speciali o difenderli, ed è giusto che siano esaminati ora e discussi, anche per evitare lunghe ed intricate controversie alla Camera.

Di tutto dunque terremo conto nella misura delle nostre deboli forze; ma non possiamo non avvertire come mal si apporrebbe colui il quale desiderasse, o peggio esigesse da noi, una trattazione completa e minuta di ogni linea, facendoci obbligo di tutti e ad uno ad uno esaminare gli argomenti, che in numerose memorie, direi meglio in ponderosi trattati, furono svolti.

Non è credibile quale mole di opuscoli, deliberazioni, reclami giaccia sul nostro tavolo. Essa è tale da scoraggiare chiunque; e non è irragionevole quindi che il relatore della vostra Giunta s'inoltri peritoso in questo cammino, lungo il quale, per quanto sia grande la vostra benevolenza, non potranno mancargli i triboli e le spine, tanto più pungenti, quanto più superficiale sarà l'esame di tutto ciò che è stato detto o scritto in molti anni, da oratori o da scrittori padroni della materia, dopo lunghe ponderazioni nella calma serena del proprio gabinetto. Ma la condizione delle cose, la forza delle circostanze ci obbliga a seguire questa via, altra non vedendone aperta innanzi a noi.

Per confutare le cose dette dagli oppositori di ogni tracciato e raccogliere i solidi argomenti dei difensori, non sarebbe bastato di certo un tempo doppio di quello concessoci.

E se per avventura, dopo le tante ricerche che ci fu forza di fare, se dopo di aver preso cognizione, come potemmo, di quanto si era detto e scritto sulla vasta ed intricata materia, fossimo condannati a far propri tutti gli argomenti di coloro che la pensarono come noi, e di contraddire come a propri avversari quelli che dalle nostre vedute divergono; se in nostro nome dovesse il relatore portare tutto ciò al vostro cospetto, non solo sarebbe costretto di scrivere ancora più volumi e di non adempiere allo impegno assunto prima del riaprirsi della Camera, ma si sentirebbe venir meno il coraggio e la lena, e gitterebbe lontano le penna, sicuro di non saper venir fuori da un tanto spinoso e difficile tema.

Certi dunque che vi contenterete di queste ragioni, e che troverete conveniente un esame modesto delle varie linee, che sia per così dire il sommario, o meglio l'indice, delle principali cose dette o scritte, entriamo in materia, dopo di avervi fatto riflettere che di quei tracciati solamente ci occuperemo sui quali la vostra Giunta ebbe memorie, reclami, proteste, o voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per gli altri ci contenteremo di accennare che fanno parte della categoria di cui in ognuno dei seguenti paragrafi verremo discorrendo.

§ 2. — *Linee della 1ª categoria.*

L'allegato *XIV* indica quali sono le linee della 1ª categoria. Dopo che, con la legge del bilancio definitivo del corrente anno, vennero approvati i due tronchi di congiungimento in Sicilia per Canicattì-Caldare e Roccapalumba-Vallelunga alla linea Catania-Caltanissetta, esse si ridussero a due solamente.

Per effetto del voto ora rammentato, l'ammontare delle due linee siciliane figura nella tabella riassuntiva delle spese che lo Stato si propone di prelevare dal fondo domandato con questa legge per condurre a compimento i lavori in corso. Si è appunto per questo motivo che abbiamo corretto l'allegato *VI* alla relazione del Ministero, in guisa da presentare un aumento di 38 milioni, mentre dall'altro canto l'ammontare della tabella riferentesi alle ferrovie della 1ª categoria venne diminuito d'altrettanta somma.

Ed ora passeremo a dire brevemente delle due linee che sono rimaste nella categoria; le quali fortunatamente non sono in lotta con altri tracciati, per quanto almeno è a conoscenza della vostra Commissione.

1. — *Novara al confine svizzero presso Pino.* — La Convenzione di Berna del 15 ottobre 1869, approvata con la legge del 3 luglio 1871, in forza degli articoli 4 e 7 ci dava il carico di costruire due tronchi di congiungimento o di raccordamento fra la rete italiana ed il Gottardo. Il primo di questi tronchi mirava a rendere quanto più breve possibile il transito fra la Germania, la Svizzera ed il porto di Genova, e doveva svilupparsi lungo la sinistra sponda del lago Maggiore.

L'altro, il di cui obbiettivo era Milano, la rete lombarda, la centrale e la meridionale adriatica, avrebbe, partendo da Milano, toccato Camerlata, innestandosi con la linea svizzera nei pressi di Chiasso.

Quantunque si affacciassero vive pretese per riunire le due linee in una sola, la quale traversasse Milano, e molti studii e progetti si presentassero in questo senso, nessuna delle molteplici Commissioni, incaricate di esaminare la questione e di risolverla, si credette autorizzata a perdere di vista il principale obbiettivo, ossia la più breve e diretta percorrenza per Genova.

E il farlo sarebbe stato un delitto, imperocchè qualunque linea la quale non si ripromettesse questo scopo unico e finale, avrebbe potuto non farci vincere nella lotta commerciale in cui ci siamo impegnati, specialmente con Marsiglia.

Si fu per questo, non che per l'impegno internazionale esistente, che tutte quante le suddette Commissioni ebbero a pronunziarsi favorevolmente alla via che, partendo da Bellinzona e Pino, segue la sponda sinistra del lago Maggiore piò o meno a valle, e per Sesto Calende si riunisce a Novara in prossimità di Oleggio.

Nè queste considerazioni furono le sole per fare abbandonare il pensiero di qualunque variante, che potesse obbligare la linea di transito per Milano, anche quando, come quella di Mendrisio-Saronno, misurasse qualche chilometro di meno.

Tutte codeste varianti, dovendo superare il monte Ceneri, i contrafforti svizzeri nei pressi di Bellinzona, e l'ultima poi le stesse alture di Mendrisio, offrivano disvantaggi altimetrici sensibili; i quali, traducendosi in un aumento di percorso, fanno sì che anche la linea Mendrisio-Saronno, in apparenza più breve, sarebbe virtualmente diventata più lunga della lacuale Laveno-Sesto Calende.

Nè è a dimenticare che la massima difficoltà a vincere i trasporti francesi per i varii mercati della Germania sta in ciò appunto, che le ferrovie della Francia si sviluppano con pendenze mitissime, il che può permettere un ribasso di tariffe, negato a noi le cui linee molto inclinate riescono, ad un esercizio costosissimo.

Se vogliamo quindi che il porto di Genova abbia ad acquistare la prevalenza nel Mediterraneo per tutte le provenienze dell'Europa centrale, dobbiamo procurare che il rapporto delle distanze, indicato nella lettera dell'illustre Cattaneo, resti qual'è, e non venga virtualmente ad essere eliminato con la nostra inferiorità dal punto di vista altimetrico, che si traduce, come dissimo, in un sensibile aumento di percorrenza.

In vista delle anzidette considerazioni, e dei pareri emessi dagli uomini competentissimi incaricati dell'esame dei varii progetti, il Consiglio superiore dei lavori pubblici si pronunziò l'8 aprile 1876 per la linea lacuale, secondo il progetto dell'ispettore Rappaccioli, anteponendolo a quello più interno dell'ingegnere Tatti.

Sembrò che in qualche maniera la Conferenza riunita in Lucerna nel 12 giugno 1877 avesse potuto scuotere tutte le adottate risoluzioni. In essa, i Commissarii incaricati di esaminare lo stato finanziario della Società e di proporre i mezzi coi quali condurre a fine la grande impresa del Gottardo, adottavano la risoluzione di differire la costruzione del tratto Giubiasco-Lugano fino al tempo in cui la linea principale Immensee-Pino fosse messa in esercizio; aggiungendo che la Compagnia intrapreditrice avrebbe costruito in quell'epoca, tanto la suddetta linea, quanto le linee Lucerna-Immensee e Zurig-Arth, *aussi promptement que sa position financière le permettra.*

Di fronte a questo fatto, i delegati italiani chiesero la modificazione del 2° paragrafo della Convenzione 15 ot-

tobre 1869, e si consentì che la linea di congiungimento fra la rete italiana e Bellinzona-Pino fosse stabilita in modo da soddisfare anche gli interessi di Milano (1).

Non può negarsi che una simile modificazione viene a ferire gl'interessi generali del nostro paese, il quale ha assunto enormi sacrifizii col solo scopo di attirare a sè gran parte del transito, che per ora si volge a Marsiglia.

Fu quindi savio consiglio del Governo di chiedervi con l'articolo 24, unitamente all'approvazione della Convenzione internazionale del 12 marzo 1878, che alleghiamo al n. 1 del progetto di legge, l'autorizzazione di rivenire sui passi poco cautamente dati, prendendo l'iniziativa d'un Consorzio per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano entro un termine più ristretto di quello indicato nell'articolo 1 dell'ultimo trattato, e possibilmente nel tempo stesso in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino.

Questa domanda del Governo è degna di ogni considerazione e riguardo. Essa tende a soddisfare le aspirazioni della nobile, patriottica ed industriosa Milano, senza nuocere agl'interessi generali d'Italia, i quali reclamano che tutto sia immolato all'obbiettivo della minore e più diretta percorrenza per Genova, se non vogliamo rendere vani, anzi nocevoli, i grandi sacrifizii pecuniarii, che ci siamo imposti pel passo del Gottardo.

Così, se da un lato la linea di transito mondiale correrà senza intoppi al porto che è chiamato ad essere l'emulo di Marsiglia, dall'altro Milano, congiunta al Gottardo per le due vie di Camerlata-Chiasso e di Gallarate-Sesto-Calende-Luino-Bellinzona, sarà il grande deposito di ogni merce destinata alle nostre contrade, o dalle nostre terre avviata alle grandi piazze commerciali della Svizzera e della Germania.

Abbiamo richiesto al Governo delle dilucidazioni sulle risorse di cui l'Impresa del Gottardo può disporre e sull'entità dell'onere che il nuovo Consorzio può arrecare alla Nazione; e le risposte che alleghiamo alla presente Relazione ai numeri XV e XVI vi convinceranno sempre più della convenienza di approvare la Convenzione del 12 marzo 1878, purchè sia eliminato il ritardo della costruzione del tronco Giubiasco-Lugano, anche mercè un nuovo Consorzio internazionale da stabilirsi, il quale è stato accettato in massima dalla Svizzera mercè il votato sussidio di 3 milioni.

La vostra Giunta quindi, ritenuta l'attuazione del Consorzio internazionale per l'esecuzione immediata della linea del Ceneri, vi propone di approvare la scelta della linea lacuale da Novara per Sesto Calende al confine svizzero presso Pino, pel preveduto ammontare di 20 milioni.

Contemporaneamente la Giunta vi propone di autorizzare il Governo a prendere parte al Consorzio internazionale suddetto, impegnando lo Stato in una spesa che non dovrà eccedere tre milioni di lire in capitale.

2. — *Roma alla ferrovia Aquila-Solmona.* — Questa ferrovia, giusta il progetto presentato nel 1875 dalla Società delle Ferrovie Meridionali e redatto dall'ing. cav. Lanino, parte da Roma, si svolge per la valle dell'Aniene, attraversa il piano detto del Cavaliere, sottopassa mediante una galleria di metri 3854 il monte Bove, attraversa l'altipiano della Marsica avvicinandosi ad Avezzano, e mercè una seconda galleria di 3460 a 900 metri sul livello del mare, discende per la valle dell'Aterno, lungo il versante orientale appenninico fino alla Stazione di Molina, sulla linea Aquila-Popoli.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò questo tracciato in via di massima, prescrivendo talune norme pel miglioramento delle pendenze dopo la traversata del grande Appennino.

La vostra Giunta ammise senza contrasto l'utilità commerciale, politica, ed in casi determinati militare, di questa linea; ma, trattandosi di una via trasversale, vi fu chi richiese il collocamento di essa fra le linee della seconda categoria.

La maggioranza però della Giunta ebbe a riflettere che, se a rigor di logica la domanda poteva sembrare esatta, pure dal momento che questa linea interessava la Capitale del Regno dal punto di vista economico, militare ed igienico, non conveniva toglierla dalla categoria in cui l'aveva il Governo collocata.

Rammentando altresì come le concepite speranze, una volta deluse, arrechino spesso dolorose conseguenze all'ordine ed a quella armonia generale cotanto desiderevoli, si convinse sempre più che uno spostamento di categoria in meno non fosse mai conveniente; e venne perciò nella risoluzione di proporvi l'approvazione della linea com'è progettata, per la complessiva spesa di 56,400,000 lire.

Con l'adozione di questa linea, la distanza Pescara-Molina-Roma risulta di 195 chilometri più breve che non sia attualmente per la linea Pescara-Ancona-Roma.

§ 3. — *Linee della 2ª categoria.* — La tabella allegata al n. XVII indica quali sono le linee della 2ª categoria, le quali si costruiscono per nove decimi a spese dello Stato ed un decimo delle Provincie o Consorzii interessati.

Questa categoria si compone, secondo la nostra proposta, di 6 linee, cioè conta una linea di più di quelle indicate dal Ministero per le ragioni che esporremo in uno dei titoli seguenti.

3. — *Parma-Spezia con diramazione per Sarzana.* — Questa ferrovia, secondo le modifiche al progetto del cav. Artom approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 1° luglio 1876, parte da Parma, tocca Fornovo, si svolge quindi per la valle del Taro, e passa sul versante appenninico occidentale per mezzo di una galleria di 4660 metri, detta del Borgallo. Quindi si sviluppa per la valle della Magra, e giunge per Pontremoli alla Spezia, e mercè una diramazione di chilometri 5, a Sarzana.

La lunghezza totale di questa via fra Parma e Spezia è di chilometri 114, la lunghezza complessiva delle gallerie ascende a chilometri 8 1|3 circa, ed il costo viene, dal progetto di legge presentatoci, fissato in L. 46,000,000.

Contro questo tracciato si sono elevati reclami infiniti. Uomini competentissimi, fra cui varii nostri colleghi, l'hanno avversato dal punto di vista tecnico e militare, anteponendogli una linea diversa da Modena a Lucca, la quale si svilupperebbe per le valli del Panaro, dell'Abetone e del Serchio secondo alcuni, e secondo altri per quelle del Panaro, del Reno e dell'Ombrone, toccando Pistoia, Pescia e Lucca.

L'ultimo di questi tracciati risulterebbe della lunghezza di 166 chilometri, avrebbe circa 43 chilometri di gallerie, stando a quello che ne dicono gli avversarii, e 35 i difensori di esso; ed il costo, sempre secondo questi ultimi, si eleverebbe a 50 milioni, somma evidentemente molto al disotto del vero.

Infatti, se si osserva che il Ministero ha creduto conveniente di elevare il costo della Parma-Spezia, portandolo a 46 milioni da 36,500,000, quanto era stato nel primo progetto Artom valutato (valutazione che aveva ricevuto la sanzione del Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 21 novembre 1874); se si considera che le difficoltà a superare sono maggiori in quella, anzichè in questa linea, non fosse che per la grande differenza nella lunghezza delle gallerie, non si potrà disconoscere la insufficienza dei 60 milioni.

È certo che gli ingegneri più competenti e varie Commissioni tecniche e parlamentari ebbero in varie epoche, e sempre in condizioni diverse, ad esaminare questo progetto, e tutte conclusero ognora per l'adozione della linea Parma-Spezia, di preferenza a qualsiasi altro tracciato.

Senza risalire ad un'epoca anteriore alla costituzione della nostra unità, noi vediamo uniti in questo pensiero la Commissione istituita con decreto del 17 luglio 1860, e composta di competentissimi ufficiali superiori del Genio mi-

---

(1) Ecco il testo della rettificazione:

« En réliant pour la même époque le réseau italien à la ligne de Bellinzone-Pino, l'Italie pourvoira à ce que le raccordement entre la ligne du Gothard et le port de Gênes soit établi de la manière la plus convenable, au jugement du Gouvernement italien, et de façon à donner aussi satisfaction aux intérêts de la ville de Milan par un tracé aussi favorable que celui longeant le lac Majeur ».

litare e del Genio civile (1); le Commissioni parlamentari, che riferirono sulle leggi 16 maggio 1865 e 28 agosto 1870 più volte ricordate; la Commissione per la difesa dello Stato, la quale espresse il suo parere nel 1873, l'altra che riferì il 19 marzo 1875; e finalmente il Ministro della guerra, ed in diverse epoche il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ma da tanta unanimità di consentimento gli avversarii del tracciato non furono arrestati; anzi lo combatterono in modo da farlo credere inadatto agli interessi generali, dal punto di vista economico e militare.

I sostenitori di quest'idea affermarono risolutamente che i commerci ne sarebbero stati danneggiati, poichè le navi mercantili non amano trovarsi accanto alle poderose corazzate; ed anzichè profittare del vasto porto di Spezia per le operazioni commerciali, l'avrebbero evitato senza potervi utilmente sostituire il vicino porto di Livorno. Convenire meglio perciò la via per Lucca, che questo porto congiunge direttamente, e nel modo il più breve, con la rete dell'Alta Italia.

Alla vostra Commissione questo modo di ragionare parve più ingegnoso che vero. L'esperienza distrugge infatti questa incompatibilità; e se Genova e Venezia poterono fiorire, quando in quelle acque le flotte delle due potenti repubbliche ormeggiavano accanto alle svelte navi del commercio; se, sotto il cannone d'Anversa, le innumerevoli navi che sviluppano i traffici di quella industre città possono ripararsi; se i più importanti porti inglesi vedono sventolare il padiglione reale delle squadre accanto alla coraggiosa fiamma delle Società di navigazione a vapore, o a quella più modesta, ma non meno ardita ed intraprendente del privato armatore; se per ogni dove, accanto ai cantieri della marina mercantile sorgono quelli del commercio; non s'arriva a comprendere come un santo orrore debba arrestare i marinari sulla soglia della diga di Spezia e consigliarli a correre in cerca di più pacifici lidi.

Gli altri, che dal punto di vista militare combattono la Parma-Spezia, dissero che le nostre mosse strategiche potevano ricever danno dal prolungamento litoraneo di questa linea; che essa non provvedeva sufficientemente alla difesa di Bologna; e finalmente che non avea più ragione di essere, dopochè fu da tutti ammesso dovesse la difesa territoriale del regno avere il suo centro di gravità, non più a Piacenza, ma a Bologna.

Molte di queste cose sono esatte; e non potrebbe essere diversamente, quando vengono da persone competentissime come quelle che hanno trattato la materia.

Se non che evvi da osservare in primo luogo, che altri ugualmente competenti non dedussero da eguali premesse identiche conseguenze, anche dopo il 1866, cioè dopochè fu definitivamente riconosciuta la convenienza della difesa longitudinale, a fronte della trasversale.

La ragione di questa divergenza di vedute ci pare semplice e chiara.

I primi studiano il problema dal punto molto ristretto della difesa di Bologna. Essi partono dal giorno in cui saremo sconfitti ed obbligati a concentrarci su questa piazza, la quale sarebbe, in tale ipotesi, la sola del nostro triangolo strategico rimasta a nostra libera disposizione, e vogliono perciò l'avvicinamento a Bologna. Gli altri, prendendo le mosse da un concetto di difesa più largo, dalle manovre offensive dei nostri eserciti appoggiati al nostro triangolo strategico Piacenza-Mantova-Bologna, non si curano che lo sbocco della ferrovia sia più vicino a Piacenza, anzi lo desiderano, e pretendono persino la deviazione Fornuovo-Borgo San Donnino.

I primi dunque si preoccupano della ritirata alle spalle della linea Bologna-Piacenza; i secondi del bisogno in cui potremmo trovarci di accorrere frettolosi al rincalzo del nostro primo arsenale marittimo, senza abbandonare perciò le nostre manovre offensive nella valle del Po, e del ritorno immediato del distaccamento all'esercito operante.

Non resta dunque che la difficoltà grave della vicinanza al mare del prolungamento di questa linea. Ma, a parte che si potrebbero in qualche guisa evitare le percorrenze littoranee, sboccando dall'interno a tale distanza dalla Spezia da non temere le sorprese ed i colpi di mano di una flotta nemica fino a che non fosse ridotta al silenzio la piazza, faremo osservare che oggigiorno molte osservazioni, giuste una volta, non hanno più ragione di essere.

E diffatti, la maggioranza della vostra Commissione, pur non proponendo la costruzione immediata della linea Aulla-Lucca, ne ammette l'utilità; senza dimenticare che crede d'aver provveduto sufficientemente all'immediato sviluppo di due linee longitudinali interne, le quali provvedono ampiamente al concentramento dell'esercito, senza il soccorso delle vie littoranee. E così parimente cadono quelle osservazioni nel senso economico e commerciale, le quali mirano a dimostrare che l'unione diretta dei porti dell'Italia media con Verona e col Brennero si sarebbe fatta più facilmente per la linea Modena-Lucca, ora che, per questo progetto, deve parimente costruirsi la linea Parma-Sarzana in 5ª categoria, la quale riunisce in modo altrettanto diretto il Brennero con Parma.

La maggioranza della vostra Commissione ha osservato quindi che, anche questa volta, il principio dell'armonia degli interessi militari ed economici doveva essere la sua guida; e riconobbe che a quest'ordine d'idee rispondeva meglio la Parma-Spezia, la quale interseca in modo più razionale una larga plaga di territorio affatto sprovvista di ferrovie, si avvicina di più alla linea teorica riconosciuta dalla Commissione internazionale del passo del Gottardo, ed è di conseguenza quella che più direttamente riunisce questo sbocco internazionale con uno dei porti dell'Italia centrale; evita infine una inutile duplicazione di linea ferroviaria, senza sostanziale disvantaggio per la piazza di Bologna, alla sicurezza militare della quale provvede ampiamente la linea Pontassieve-Faenza.

E che la linea Modena-Lucca sia una inutile duplicazione dal punto di vista commerciale, nessuno saprebbe negarlo, dopo di avere osservato che fra i due punti estremi la percorrenza per la nuova via riuscirebbe di soli 13 chilometri più breve di quella attuale per la Bologna-Porretta-Pistoia-Lucca; la quale ultima strada misura una lunghezza di 179 chilometri, mentre l'altra, siccome accennammo, risulterebbe di chilometri 166.

In queste condizioni, un nuovo valico sarebbe un danno finanziario, anzichè un bene economico; e perciò la maggioranza della vostra Commissione, conseguente alle norme fissate a sè stessa, fu d'avviso che la Parma-Spezia sia la linea da prescegliersi, e vi propone di approvarla per la somma di L. 46,000,000 propostavi dal Governo.

4. — *Faenza-Pontassieve.* — Anche questa linea ha avuto i suoi avversarii ed i suoi difensori. Anche per essa e contro di essa si sono invocate le convenienze commerciali e militari, nè sono mancati i poderosi e competenti scrittori.

Per contendersi la vicinanza di queste nuovo valico orientale appenninico, sono stati prodotti dieci progetti, fra i quali taluno, come quelli del comm. Monti Coriolano e dell'ing. A. Romano, hanno portato la questione sopra un terreno molto vasto, chiedendo una linea che metta in diretta comunicazione, per la valle del Savio e del Tevere, Roma con gli sbocchi della Pontebba, e quindi con Vienna e la Germania, per così attrarre a noi tutto il commercio di quei paesi e dotare le principali metropoli tedesche della loro linea diretta con Roma.

Siffatti progetti, se vogliamo, sono l'ideale del bello e forse dell'utile, imperocchè si assicura che tra Ferrara e Roma si risparmierebbero ben 80 chilometri di via, senza contare tutto quello che si potrebbe risparmiare tra Vienna e Roma, quando si costruissero altri tronchi nel Veneto per correggere i difettosi andamenti. Ma, se ciò è vero, è innegabile che in tal caso si tratterebbe di quelle linee di complemento che possonsi consentire ad un popolo eminentemente ricco, il quale, dopo di avere dotato ogni angolo del paese dei più poderosi e sapienti strumenti di produzione, volgesse lo sguardo alle opere malfatte, e senza guardare molto pel sottile ai proventi dell'esercizio, mirasse alla correzione dei loro difetti.

(1) Questa Commissione presentò il suo rapporto il 16 gennaio 1862.

Non sembra, a chi scrive, giunto il momento di far ciò, e non pare che la nazione possa cotali opere intraprendere, quando vi è ancora chi desidera il bisognevole, anzi l'indispensabile. Ammirando dunque questi sapienti concepimenti, che rivelano la potenza dell'ingegno di chi li ideò, riserbiamoli per quell'avvenire, che ci auguriamo non lontano, in cui la nazione, fatta adulta e ricca mercè i risparmii del proprio lavoro, potrà cercare il perfezionamento della propria rete ferroviaria.

Per ora racchiudiamoci in una cerchia più modesta, e dedichiamoci a tutto ciò che è indispensabile al progresso materiale e morale dell'intero nostro paese, a tutto ciò che è utile alla nostra difesa ed alla conservazione della nostra posizione indipendente fra gli Stati civili d'Europa.

Se dai 10 progetti si tolgono quelli che, per così dire, sono una riproduzione, essi si restringono al n° 6, e possono dividersi in due categorie: gli uni, che in più o meno vasta scala si propongono di risolvere il problema dal punto di vista commerciale ed economico con obbiettivo Roma; e gli altri i quali mirano alla soluzione del problema militare.

La vostra Commissione ebbe a convincersi che le relazioni industriali e commerciali fra la valle Tiberina ed il Veneto non sono poi tali da richiedere una nuova linea ed un nuovo valico appenninico, sempre costosissimo, la di cui spesa può giustificarsi in vista di un grande, legittimo ed imperioso interesse.

Roma non ha tali vistose importazioni ed esportazioni da imprimere nella nostra coscienza l'idea di un tale bisogno; e se si eccettua il beneficio di qualche ora di viaggio ai viaggiatori che dal Veneto volgono alla Capitale, si può ritenere che il valico resterà infecondo, o quanto meno gli utili suoi non saranno proporzionati agli oneri gravissimi della nazione.

La maggioranza della Giunta, persuasa di ciò, avrebbe negato il suo assenso al nuovo passaggio appenninico ad oriente di Bologna, se ad esso non si rattaccasse un grandissimo, anzi primario interesse militare.

Questo è dunque il vero caso dell'eccezione.

La linea, che si propone, deve guardarsi principalmente dal lato della difesa nazionale, ed in secondo luogo da quello delle relazioni economiche.

Diffatti, se si fosse potuto stabilire convenientemente un secondo binario sulla linea della Porretta, con una spesa relativamente piccola; se si avesse potuto dare alla suddetta linea una potenzialità ragionevole, in questo caso non si sarebbe parlato neanco del nuovo valico orientale.

Ma, quando per ottenere mercè un secondo binario una potenzialità assai problematica, bisogna affrontare una spesa ingente da equivalere a quella di una nuova costruzione, diventa ragionevole di studiare la convenienza di una nuova linea, la quale, che che ne sia, e per quanto venga addossata alla Porrettana, di cui in qualche guisa diviene la succursale, non può non arrecare qualche beneficio economico alle popolazioni ed ai territorii che attraversa.

Ecco dunque come, per un sistema di eliminazione, la vostra Giunta ha finito per trovarsi in presenza delle sole due linee che abbiano un carattere militare: cioè la Imola-Firenze e la Faenza-Pontassieve, o Firenze, come vuolsi oggi dal progetto ministeriale.

Quali delle due prescegliere?

La maggioranza della Commissione crede che si debba accordare la preferenza alla seconda, con destinazione a Pontassieve, anzichè a Firenze; ed eccovene le ragioni.

Evidentemente la linea a prescegliere, essendo di esclusivo interesse militare (poichè in qualche guisa può ritenersi come la sostituzione al secondo binario sulla linea Porrettana), dovrebbe essere la Faenza-Imola, per ragioni di vicinanza, quante volte lo sbocco potesse operarsi dentro il raggio delle fortificazioni della piazza di Bologna, e ciò anche quando il costo superasse di molto quello dell'altra. Ma, dal momento in cui ciò non può avvenire, anzi poichè lo sbocco va a verificarsi necessariamrnte nel raggio d'investimento della piazza, tutto consiglia di non affrontare una spesa maggiore e delle difficoltà tecniche più gravi, per avere tutto al più una linea che presenta gli stessi vantaggi e gli stessi inconvenienti dell'altra linea, il di cui sbocco non è tanto discosto da rendere frustraneo lo scopo militare cui miriamo.

La maggioranza della vostra Giunta si è dovuta fermare giustamente davanti l'importanza diversa della spesa, ed ha riconosciuto che la Firenze-Imola, lunga chilometri 101, non costerebbe meno di L. 53,800,000, e presenterebbe circa 10 chilometri di gallerie, di cui 2600 metri da scavarsi a foro cieco, mentre la Pontassieve-Faenza, lunga chilometri 93 1|2, costerebbe solamente 36,700,000, e non avrebbe che 3350 metri in sotterraneo.

Cotesti confronti tecnici e finanziarii l'indussero a pronunziarsi sul taacciato Faenza-Pontassieve, evitando Firenze, per ottenere maggiore facilità di manovra nel caso di concenrramenti militari, e per ossequio alle esigenze del Ministero della guerra (1); quantunque non mancasse chi sostenesse la maggior convenienza di una linea Imola-Pontassieve, l'unica paroganabile, secondo gli argomenti addotti a sostegno di questa tesi, con la linea dalla maggioranza della Giunta prescelta.

Però la maggioranze suddetta rimase ferma nella propria risoluzione, avvegnachè i calcoli e l'esame critico sui quali fondavansi gli argomenti del proponente l'Imola-Pontassieve, non avevano nulla di ufficiale, e non erano quindi paragonabili con le risultanze ottenute dalla Commissione speciale degli Ispettori formata dal Governo, sulla relazione della quale la maggioranza della Giunta ha fondato la propria convinzione.

Questa linea dunque, che vi proponiamo di votare, si svilupperebbe da Faenza a Marradi per la valle del Lamone, traverserebbe il crine appenninico con un sotterraneo di 3350 metri a 581 metri di altezza sul mare, e raggiungerebbe dalla parte di ponente il talweg del Sieve presso Borgo San Lorenzo, per quindi scendere a Pontassieve. Avendo però il Ministero chiesto per questa linea l'assegno di 40 milioni, noi vi proponiamo d'iscrivere nella legge questa somma, la quale è molto probabile che, all'atto pratico, sarà impiegata, quantunque superiore alla somma riconosciuta sufficiente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

(Continua)

(1) Vedasi, a questo proposito, la Relazione del Ministro della guerra allegata al n. XIX.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Ottobre 1878)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti riferibili al mese di ottobre 1878, confrontati con quelli dell'ottobre 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese ascese a L. 14,448,021, (dedotta la navigazione sui laghi), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,719,083
Bagagli	»	307,439
Merci a grande velocità	»	1,491,214
Id. a piccola velocità	»	5,844,049
Prodotti diversi	»	86,236
Totale	L.	14,448,021

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

		1878		1877
Ferrovie dello Stato . . .	L.	8,370,733	L.	8,767,422
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	1,541,473	»	1,555,591
» Romane	»	2,231,319	»	2,241,792
» Meridionali . . .	»	2,054,613	»	2,025,084
» Sarde	»	84,315	»	92,365
Da riportarsi	*L.*	14,282,453	*L.*	14,682,254

(1) Vedi *Monitore* N. 49 del 1878.

	Riporto L.	»	
Ferrovia Torino-Lanzo	»	39,190	» 37,727
» Torino-Rivoli	»	14,530	» 13,299
» Vicenza-Thiene-Schio	»	19,339	» 21,046
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	79,940	» 47,095
» Settimo-Rivarolo	»	12,569	» »
	Totale L.	14,448,021	L. 14,801,421

Si ebbe dunque nell'ottobre 1878 una diminuzione di L. 353,400 in confronto dell'ottobre 1877.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 396,689; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 14,118; le Romane di L. 10,473; le Sarde di L. 8,050; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 1,707.

Aumentarono invece: le Meridionali di L. 29,529; Torino-Lanzo di L. 1,463; Torino-Rivoli di L. 1,231; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 32,845; a cui si aggiunsero L. 12,569 per la linea Settimo-Rivarolo, che non era aperta nel 1877.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'ottobre 1877 era di soli chil. 8174, nell'ottobre 1878 era invece di chil. 8266, come nel mese di settembre, non essendosi aggiunto nel detto mese di ottobre alcun nuovo tronco di ferrovia.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto ottobre 1878, in confronto con quelli dello stesso periodo 1877, presentano le seguenti cifre:

		1878	1877
Ferrovie dello Stato	L.	73,489,707	L. 72,962,085
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	12,475,270	» 12,160,884
» Romane	»	22,086,488	» 22,799,376
» Meridionali	»	17,191,224	» 18,533,772
» Sarde	»	785,635	» 844,842
Ferrovia Torino-Lanzo	»	362,131	» 372,978
» Torino-Rivoli	»	128,641	» 120,118
» Vicenza-Thiene-Schio	»	159,562	» 174,952
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	520,854	» 74,365
» Settimo-Rivarolo	»	72,327	» »
	Totale L.	127,271,839	L. 128,043,372

Si ebbe pertanto nel 1878 una diminuzione di L. 771,533 in confronto del 1877.

Diminuirono: le Romane di L. 712,888; le Meridionali di L. 1,342,548; le Sarde di L. 59,207; Torino-Lanzo di L. 10,847; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 15,390. —

Aumentarono invece: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 527,622; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 314,386; Torino-Rivoli di L. 8,523; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 446,489; oltre L. 72,327 per la linea Settimo-Rivarolo, che non era aperta nel 1877. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di ottobre 1878, confrontato con quello dell'ottobre 1877, presenta le cifre seguenti:

		1878	1877
Ferrovie dello Stato	L.	2,232	L. 2,375
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,648	» 1,663
» Romane	»	1,345	» 1,361
» Meridionali	»	1,416	» 1,396
» Sarde	»	423	» 464
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,224	» 1,178
» Torino-Rivoli	»	1,210	» 1,108
» Vicenza-Thiene-Schio	»	644	» 701
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	747	» 506
» Settimo-Rivarolo	»	546	» »
	Media complessiva L.	1,763	L. 1,829

Si ebbe dunque nel prodotto chilometrico del mese di ottobre 1878 una diminuzione media di L. 66, in confronto dell'ottobre 1877.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 143; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 15; Romane di L. 16; Sarde di L. 41; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 57.

Aumentarono invece: le Meridionali di L. 20; Torino-Lanzo di L. 46; Torino-Rivoli di L. 102; e Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 241. —

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto ottobre 1878, confrontato con quello dello stesso periodo del 1877, presenta le cifre seguenti:

		1878	1877
Ferrovie dello Stato	L.	19,686	L. 20,138
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	13,342	» 13,006
» Romane	»	13,345	» 13,842
» Meridionali	»	11,856	» 12,781
» Sarde	»	3,947	» 4,245
Ferrovia Torino-Lanzo	»	11,316	» 11,655
» Torino-Rivoli	»	10,720	» 10,009
» Vicenza-Thiene-Schio	»	5,318	» 5,831
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	4,867	» 3,913
» Settimo-Rivarolo	»	1,166	» »
	Media complessiva L.	15,583	L. 16,112

Si ebbe dunque nella media generale del 1878 una diminuzione di L. 529 in confronto del 1877.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 452; le Romane di L. 497; le Meridionali di L. 925; le Sarde di L. 298; Torino-Lanzo di L. 339; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 513.

Aumentarono invece: le Ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato di L. 336; Torino-Rivoli di L. 711; e Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 954. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda (essendo ora esercitata dai fratelli Mangili quella del Lago Maggiore), il prodotto del mese di ottobre 1878 fu di L. 14,092, cioè con un aumento di L. 831 in confronto dell'ottobre 1877; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto ottobre 1878 ascese a L. 108,066, cioè con un aumento di L. 2,884 in confronto dell'eguale periodo del 1877.

CENNI

sulle ferrovie speciali ed economiche, e particolarmente sui TRAMWAYS *a vapore e sul loro sviluppo in Italia.*

I.

L'incremento che le ferrovie ordinarie hanno preso è grandissimo, e tutti gli anni contasi a centinaia il numero di chilometri di nuove linee, non solo in Europa, ma anco in America, ove anzi ciò succede in modo più rapido ed in proporzioni straordinarie.

Non è però a dire che di pari passo all'estensione delle reti ferroviarie sia progredito lo sviluppo del commercio, e quindi la convenienza economica dell'industria dei trasporti.

Ed infatti, se le linee costituenti le arterie principali di comunicazione di un paese possono dare un utile relativamente grande per il traffico che in esse si fa, le secondarie invece, quelle cioè che servono di alimentazione alle principali, sono, poche eccezioni fatte, generalmente passive, ed alcune anzi a tal punto, da non coprire neanco le spese indispensabili dell'esercizio.

Una causa precipua di tal fatto sta in ciò, che le spese di costruzione di una linea del tipo ordinario sono assai gravi, massime se il paese è montuoso; e quindi dovendosi nelle spese annue computare gli interessi del capitale impiegato nella costruzione, esse riescono tanto rilevanti da non esser coperte cogli introiti della strada. Aggiungasi che in molte linee secondarie, stante la loro lunghezza relativamente breve, si verifica quasi sempre la concorrenza coi mezzi ordinarii di trasporto, i quali, in

certe condizioni, riescono per il commercio locale a miglior mercato e più comodi. Tal concorrenza noi la vediamo verificarsi in Italia su vasta scala, anco in una delle linee principali, quella dell'Adriatico, ove il cabotaggio assorbe quasi interamente i trasporti di quel tratto di paese.

Natural conseguenza di ciò si è che una rete, ove sieno molte linee secondarie in tali condizioni, non possa essere proficua, ed occorra per esercirla che il Governo le assicuri un prodotto chilometrico.

Preoccupati di ciò, gli ingegneri studiarono se non fosse possibile una ferrovia, in cui le spese d'impianto e di esercizio si riducessero al *minimum*, per poter dare alle diverse regioni di un paese il beneficio di una via ferrata, senza renderlo oneroso allo Stato.

Si idearono quindi le ferrovie così dette *economiche*, le quali possono essere o a scartamento eguale a quello delle strade ferrate ordinarie, oppure a scartamento ridotto.

In ambo i casi, sia la forma e le dimensioni dell'armamento, sia i tipi delle macchine e veicoli vengono scelti per modo da costar poco, e l'esercizio e l'amministrazione basate su norme tali da non gravar troppo sull'assieme delle spese e permettere quindi un utile all'industria.

A questa categoria di strade ferrate si aggruppano quelle speciali costruite per un interesse locale, come p. e. per trasportare i prodotti da una miniera alla ferrovia principale, o per salire su luoghi ameni, ove frequente è il concorso di viaggiatori.

In Italia abbiamo un esempio di ferrovie secondarie a scartamento ridotto in quella Torino-Rivoli, che è un modello per la semplicità dell'amministrazione, e che è largamente proficua (*).

Di ferrovie per miniere si ha un bellissimo esempio nella linea che serve per il trasporto dei marmi dalle cave di Carrara al mare ed alla Stazione di Avenza. Essa è lunga in complesso chil. 5.900, ed ha la specialità che, quantunque con pendenza del 55 0[00], pure viene esercita con locomotive, la cui forza di trazione è fondata sull'aderenza ordinaria prodotta dal loro peso, e non con aderenza artificiale, come nel sistema Fell od in altri simili.

Ciò fu possibile mercè l'introduzione delle locomotive-tender, prodotto speciale della fabbrica Krauss e Comp. di Monaco, giustamente rinomata per la bontà dei prodotti che essa fornisce all'industria. Di questo tipo di macchine-tender ci occuperemo più innanzi.

Finalmente del genere di ferrovie speciali unicamente destinate pel traffico di viaggiatori, in Italia non abbiamo ancora altro che progetti, come p. es. quello che dalla Madonna del Pilone. presso Torino, dovrebbe condurre in cima al colle di Superga, per mezzo del sistema funicolare dell'ing. Agudio; quell'altro che si è ideato per salir sul Vesuvio su una strada fatta col sistema già applicato in Isvizzera sul Righi; e finalmente un terzo per andare da Roma a Monte Mario.

All'estero poi le ferrovie economiche e le speciali sono assai diffuse.

Fra le altre possiamo citare;

Quelle d'interesse puramente locale, che nelle città parte in piano e parte in collina facilitano le comunicazioni fra le due parti. Tali sono: quella di Pest, da Pest a Buda; quella di Lyon a la Croix-Rouge, e quella che va da Ouchy a Losanna in Isvizzera. Tutte queste sono a sistema funicolare, mosse da macchine a vapore fisse.

Quelle per salire su luoghi ameni, e fra le altre:

Quelle a dentiera centrale del Righi in Isvizzera, e del Rahlenberg, presso Vienna;

Quella ad elice del sistema Wetli da Wädenschweil ad Einsiedeln (1); ed altre delle quali troppo lungo sarebbe il discorrere, e che d'altronde non entrano nel nostro còmpito.

(*) Non occorre dir altro su questa ferrovia, essendosene questo giornale occupato in modo speciale, ed anco ultimamente in occasione della morte del cav. Colli, costruttore e proprietario della linea.

II.

Non tenendo pur conto delle ferrovie speciali, ed esaminando solo le così dette ferrovie *economiche*, noi vediamo come esse non sieno l'ultima espressione dell'economia che può essere raggiunta in tal genere, e come non sieno alla portata di tutte le regioni di un paese.

Esse, infatti, abbisognano di un fondo proprio per il loro armamento, e ciò implica una spesa considerevole per l'acquisto del terreno (2). La loro natura non esclude la sorveglianza continua lungo la linea e nei passaggi a livello; quindi altra spesa pel personale. Finalmente, dovendo scegliersi per economia il tracciato più breve fra due punti, e non fermandosi i treni che in date Stazioni, ciò fa sì che le borgate prossime alla linea non possano tutte profittarne, come sarebbe desiderabile nell'interesse della popolazione e delle ferrovie stesse.

Allora si pensò di utilizzare, per la linea ferroviaria, la strada carreggiabile ordinaria, scegliendo per l'armamento un sistema tale che, non cagionando risalti sul piano stradale, non ingombrasse la circolazione dei veicoli riducendo la larghezza della strada. Da ciò l'origine di quelle ferrovie economiche, che ordinariamente vengono denominate TRAMWAYS.

In origine i tramways erano tutti esercìti con cavalli. Ciò era razionale, finchè la lunghezza delle linee era di due o tre chilometri, oppure limitavasi all'interno delle città per mettere in comunicazione i quartieri ed i sobborghi fra di loro. Infatti, in quelle condizioni, non potendosi fare treni di molte vetture, ma bensì ad una vettura sola e molto frequenti, non vi sarebbe stata convenienza di fare delle piccole macchine atte solo a trascinare una carrozza piena, in cui il numero dei viaggiatori può salire tutto al più a 50. Aggiungasi che si oppone all'introduzione delle macchine dentro città il pregiudizio che esse sieno per creare un pericolo pei cittadini, per lo spavento che i cavalli possono averne. E che questo sia un pregiudizio, cercheremo di dimostrarlo, parlando delle macchine per i tramways suburbani.

Quando poi le distanze fra i punti estremi del tramway si fanno considerevoli, e che i treni, per essere meno frequenti, possono trasportare un maggior numero di viaggiatori, la convenienza di surrogare ai cavalli le macchine è evidente. I cavalli, infatti, sono soggetti a malattie, che li rendono inabili al lavoro; e ciò specialmente quando devono fermarsi di tanto in tanto, come succede pel servizio degli omnibus e tramways. Possono morire, e quindi distruggesi interamente il capitale impiegato pel loro acquisto. Inoltre nell'amministrazione possono succedere abusi, vuoi nell'acquisto dei cavalli, vuoi nel loro mantenimento.

Una macchina invece, se si guasta, può ripararsi, a meno di circostanze straordinarie, come sarebbe uno scoppio nella caldaia: il che è cosa tanto rara, da non doversi neanco tenere a calcolo. Inoltre, se chi è alla testa dell'Amministrazione è persona che conosca il mestiere (e non, come pur troppo si verifica in alcune Società, digiuna affatto di ogni cognizione di macchine), la scelta dei motori può esser fatta con coscienza, per modo che il tipo riesca il più conveniente, sia per la forza di trazione,

(1) Questo sistema, dopo la disgrazia successa due anni or sono e che costò la vita a distinti ingegneri, venne abbandonato, e l'esercizio si fa ora per mezzo di macchine-tender della Ditta Krauss.

(2) La ferrovia Torino-Rivoli fa eccezione, essendo stato concesso che una striscia del largo stradale provinciale fosse separata onde piantarvi la via ferrata. Tal circostanza influisce moltissimo sulle condizioni economiche assai vantaggiose di questa linea.

sia per l'economia nel combustibile, sia finalmente per le poche spese occorrenti alla manutenzione.

Il consumo di combustibile, unito a quello dell'olio per la lubrificazione delle parti in movimento della macchina, si determinano dopo un dato tempo di esperienza; e si è certi che, una volta fissato, non si può esser tratti in inganno, come lo si potrebbe essere dal basso personale, incaricato di somministrare il nutrimento ai cavalli.

In quanto poi al prezzo di costo delle macchine, la pubblica gara, che si può fare tra le diverse Fabbriche, garantisce da ogni abuso.

La convenienza dei tramways, per rispetto al commercio ed al traffico dei viaggiatori, consiste in ciò, che tali ferrovie non hanno solo alcuni punti fissi per fermarsi, ma, camminando a velocità ridotta da 12 a 15 chilometri all'ora, possono fermarsi in qualunque punto della via, ed in pochi istanti. Da ciò segue che il tramway può essere utilizzato da quelli che si trovano lungo la strada per la quale passa, e da quelli che sono a poca distanza, potendovisi recare per la via più breve, mentre per le ferrovie ordinarie devono fare un percorso più o meno lungo onde recarsi al sito di fermata.

Chiaro risulta quindi come grandissima sia l'utilità che queste nuove linee possono arrecare, rendendo più comode e facili le comunicazioni fra i grandi centri di popolazione e gli abitanti delle campagne.

III.

Premesse queste considerazioni, passiamo ad esaminare più davvicino la costruzione, il materiale e l'esercizio dei tramways, limitatamente però a quelli a vapore.

Tracciato. — Lo sviluppo dei tramways si avrà solo nei paesi di pianura, perchè sono generalmente più ricchi e popolati di quelli di montagna. Il tracciato quindi delle strade ordinarie, salvo poche eccezioni, potrà senza difficoltà adattarsi alla linea ferrata dei tramways.

Se però la strada carreggiabile va su per la montagna, e presenta pendenze superiori al 6 0[0], allora incominciano le difficoltà per l'esercizio, occorrendo macchine più pesanti; con che le spese aumentano, senza un congruo compenso nel traffico, essendo la popolazione meno numerosa, e quindi inferiore la convenienza del tramway per la diminuita frequenza di viaggiatori.

Solo le vallate ricche di forza idraulica, che alimenti grandi Stabilimenti meccanici, possono dar vita ad un tramway, anco nelle condizioni sfavorevoli di un tracciato a forti pendenze; perchè allora si può far capitale anco sulle merci da trasportarsi.

Armamento. — La scelta dell'armamento deve esser fatta con ponderazione. Se esso è troppo forte per rispetto al traffico, costerà molto, ed aggraverà l'esercizio di una inutile spesa per gl'interessi del capitale impiegato. Se sarà troppo debole, si cadrà nell'altro inconveniente delle spese continue per la riparazione e manutenzione.

Nei posti ove il tramwey non è parzialmente distinto dal resto della strada carreggiabile, e dove per conseguenza i veicoli ordinarii possono attraversare la linea ad ogni momento e far correre le ruote sul binario, conviene che la ruotaia sia protetta da una contro-ruotaia. Questa, per economia, potrebbe essere composta di un ferro speciale, convenientemente assicurato alla ruotaia con chiavarde.

Quando poi, come si verifica in alcuni tratti delle nuove linee di Lombardia, il tramway è distinto dal corpo stradale con paracarri, basterà mettere la semplice ruotaia, come nelle ferrovie ordinarie: il che diminuisce evidentemente le spese d'impianto e di manutenzione.

Le ruotaie devono poi poggiare su traversine poste a m. 0.50 o 0.55 fra loro. Per tal modo, l'armamento riesce stabile e duraturo, mentre quello fatto su longarine a poco a poco si allarga, e dà maggiori spese di manutenzione. Una prova evidente di ciò l'abbiamo nel tramway Milano-Saronno, che, fatto prima su longarine, queste si allargarono, il che diede origine a frequenti deviamenti. Ora lo si rinnova, togliendo le longarine e sostituendovi le traverse.

Motori. — La cosa più difficile a scegliere è certamente la locomotiva adatta per il tramway.

Non vi ha, si può dire, macchina alcuna, per la cui costruzione sieno necessarie tante cognizioni, come per la locomotiva. Essa, infatti, ha da portar seco il proprio generatore di vapore, è esposta a tutte le intemperie, ed è obbligata a sviluppare la forza in gradi svariatissimi.

Cionnonostante essa deve muoversi piana e tranquilla, come una macchina fissa, tuttochè non si basi, come questa, su solide fondamenta, ma debba invece muoversi per mezzo di ruote, che poggiano su una base molte volte difettosa, e devono girare con considerevole celerità.

La sua costruzione deve essere tale, che gli sforzi repentini, a cui la si sottopone, ed i mali trattamenti che può ricevere dal personale che la dirige, non abbiano a recarle danni troppo sensibili.

Aggiungasi che per le locomotive si è costretti a limitarne la forma, per modo che passino per sagome prescritte, e che il peso sulle ruote non sia superiore ad un certo limite; e cionnonostante la macchina deve pur sempre esser solida.

Si dirà quindi che una locomotiva è buona, semprecchè soddisfi a queste condizioni, e che ognuna delle sue parti sia durevole ed armonizzi coll'assieme della macchina.

A giudicare di una buona locomotiva è indispensabile una profonda cognizione dei principii sui quali essa si fonda; nè è sufficiente la conoscenza teorica, ma deve essere rafforzata da lunga esperienza sulla materia.

E solo i tecnici che specialmente si dedicano a tal ramo dell'ingegneria, possono essere giudici competenti per riconoscere, non solo se una macchina sia materialmente ben fabbricata, e che tutte le parti di essa lavorino in condizioni che ne assicurino la durata; ma anco per accertare che la macchina soddisfi alle condizioni di lavoro che da essa richiedesi, e se ciò ottengasi nel modo migliore e più economico.

Si capisce quindi come debbasi andar cauti nella scelta delle macchine, e come questa debbasi affidare a persone competenti, se si vuole che le spese d'esercizio non sieno aggravate, sia per un esagerato consumo di combustibile e d'olio, sia per troppo frequenti riparazioni.

E per discorrere ora delle qualità essenziali che dovrà avere una macchina da tramway, diremo in primo luogo, che essa dovrà essere di tali dimensioni, che il peso su ognuno degli assi, quando la macchina è in servizio, non oltrepassi i 4500 chilogrammi, tenuto conto naturalmente della robustezza dell'armamento e dell'importanza del traffico.

Nei tramways ordinarii, ove quasi esclusivamente il traffico è costituito dai viaggiatori, non è conveniente superare il limite suaccennato.

Le dimensioni del meccanismo devono essere calcolate per modo, che la velocità massima sia compresa fra i 14 e 18 chilometri. Ciò è necessario perchè il macchinista non possa eccedere nella velocità, e per evitare disgrazie, quando, come ordinariamente avviene, il tramway non è diviso dalla strada carreggiabile.

Il freno poi, di cui ogni macchina deve essere munita, sarà tanto attivo, che, dopo chiuso il regolatore, si possa fermare il treno nello spazio di 15 a 20 metri. Tal freno dovrà essere alla mano del macchinista, il quale deve fermare la macchina ad ogni cenno per parte delle persone che si incontrassero sulla strada e che volessero salire sul treno, o di quelle che ne volessero discendere.

Il regolatore, le valvole, il livello, il focolaio, il manometro, e gli apparecchi di alimentazione devono tutti esser disposti per modo che il macchinista possa averli a sè vicini.

La macchina non deve mostrare esternamente alcuna parte in movimento, acciò i cavalli e le altre bestie da

tiro, che si incontrano sulla strada, non si spaventino. Per un motivo analogo, la forma esterna della locomotiva dovrà avvicinarsi a quella di una carrozza, ed il camino dovrà mandare poco fumo e poco vapore.

Per evitare il fumo, si è finora ricorso, benchè con non troppa convenienza economica, all'uso del coke. Ma ciò era necessario per evitare ai viaggiatori la molestia del fumo, massime quando le carrozze sono aperte del tutto, come succede d'estate.

Per l'uscita del vapore si usano appositi condensatori, i quali non fanno che complicare e rendere più pesante la macchina. In generale, l'inconveniente dell'uscita del vapore è piccolo, ed il rumore insignificante e tale da non recare disturbo ai viaggiatori, nè esser causa di spavento alle bestie da tiro od altri animali che si incontrano sulla via.

Si noti, a questo proposito, che, fino a quando il motore sarà animato dal vapore (e questo parrebbe finora il più conveniente), non si potrà mai evitare del tutto che il vapore, nell'uscire dai cilindri, faccia rumore, e ch'esso, nella stagione invernale, sia più visibile.

Ma che ciò possa essere causa di disgrazie per lo spavento che i cavalli possano averne, è cosa discutibile. A nostro giudizio, in ciò, come in tutte le cose nuove, si giudica per lo più con troppa prevenzione, senza che si possa avvalorare il giudizio con plausibili ragioni.

Quel che può incutere spavento nei cavalli si è di certo un rumore che si produce improvvisamente. Ma ciò non è per quello che si produce dal vapore di scappamento. Tal rumore, quantunque a sbuffi, si sente da lontano, ed i cavalli, percependolo gradatamente, non se ne adombrano.

Prova di ciò ne sia quanto tutti i giorni si osserva in Genova nella Piazza Caricamento. Il rumore, i fischi ed il fumo delle locomotive si producono ad ogni momento; eppure nessun inconveniente si verifica fra le migliaia di bestie da tiro, che passano per quella strada, e che si trovano quasi a contatto colla locomotiva.

A Rouen, in Francia, un tramway a vapore circola per le strade della città, senza arrecare fastidii od inconvenienti alla popolazione.

A Ginevra circolarono per qualche mese le locomotive del tramway nella città; e solo se ne sospese l'esercizio, perchè la linea doveva passare per il mercato, sito troppo angusto e troppo numeroso il concorso delle persone ivi affollate, perchè il transito potesse succedere con qualche comodità, sia per la Società del tramway, che per il pubblico.

In Torino lavora continuamente il rullo meccanico per la compressione del *macadam*, sia nei viali interni, che nelle passeggiate. Il rumore è grandissimo, e vi si aggiunge l'inconveniente del volante in vista; eppure anco questa macchina non causò finora alcun inconveniente per lo spavento dei cavalli.

Abbiamo pure le macchine stradali per uso dell'esercito, e tutti sanno quanto fumo esse mandino e con quale rumore si muovano; ma ciononnostante non si è creduto finora necessario di limitarne l'uso, in seguito a disgrazie a cui abbia dato luogo la loro introduzione nel traffico delle strade ordinarie.

Da questi e simili fatti risulta che, nella questione delle locomotive come motori del tramway, si è il pubblico che si dovrà assuefare a vederle muoversi sulle strade suburbane e nelle vie delle città, senza temere che ne risultino maggiori guai di quelli che si hanno coi motori animali; tanto più che la velocità è sempre limitata a quella ordinaria dei cavalli, e che in tali condizioni la fermata si può ottenere quasi istantaneamente.

In quanto agli animali, facilmente si abituano anco ai rumori. Nei primi tempi in cui le ferrovie ordinarie erano in esercizio, gli animali, che trovavansi nelle vicinanze, scappavano spaventati, appena ne sentivano il rumore ed il fischio. A poco a poco, ciò non si avverò più, ed ora si è anzi costretti a ben chiudere le linee con siepi, acciò le bestie non si fermino sui binarii, causando qualche volta gravi disgrazie, come quella di pochi anni or sono sulle ferrovie Romane.

Il fischio d'allarme, dato dal vapore, è troppo acuto, e può forse nei primi tempi spaventare i cavalli, perchè è un suono che si produce improvvisamente.

Finora si usò una trombetta suonata dal fuochista, che trovasi sul davanti della locomotiva. Questo è certamente incomodo, perchè tiene occupato continuamente un uomo, che altro non deve fare se non sorvegliare la linea e soffiare nella trombetta. Sarà quindi conveniente adottare un mezzo meccanico, che dia un suono pari a quello che si ha negli *omnibus* di Parigi: in tal modo, anco se si mettono due individui sulla locomotiva, possono essere meglio utilizzati per la condotta della medesima, senza che si perda di vista quanto succede sulla via che si percorre.

(*Continua*). X.

LE FERROVIE IN GERMANIA ED IN FRANCIA

Leggiamo nell'*Allgemeine Militär Zeitung*:

Allo scoppiare della guerra del 1870, le due reti ferroviarie tedesca e francese offrivano presso a poco uno stesso sviluppo: al 1° gennaio 1870, la lunghezza delle ferrovie tedesche era di 17,322 chilometri, e quella delle ferrovie francesi era di 16,954 chilometri.

Al 1° gennaio 1878, la rete ferroviaria tedesca s'era accresciuta di 12,981 chilometri, e presentava una lunghezza totale di 30,303 chilometri; mentre la rete delle ferrovie francesi notava un aumento di soli 6,426 chilometri, vale a dire una lungheza totale di 23,380 chilometri, ossia (a vantaggio dell'Allemagna) una differenza di 6,923 chilometri.

Con ciò di più, che nel totale delle ferrovie francesi si debbono comprendere 2,500 chilometri di linee d'interesse locale, e tener conto di questo fatto, che tali linee, le quali in Allemagna non oltrepassano i 600 chilometri, non hanno che poco o punto di importanza strategica.

Alla fine del 1876, la statistica constatava in Francia una lunghezza di 7,500 chilometri di ferrovie a doppie rotaie, di fronte a 9,500 chilometri che già esistevano in Germania. Presentemente la Francia dispone di sei strade ferrate che mettono capo ai suoi confini orientali, alle quali fra un anno ne sarà aggiunta una settima. Per contro, la Germania possedeva sin dal 70 nove linee di ferrovie che facean capo ai suoi confini occidentali, sei delle quali nell'antica Confederazione del Nord e tre negli Stati del Sud. Questa cifra, d'allora in poi, s'è accresciuta almeno di due nuove linee. Nel 1876, i ponti ferroviarii, che attraversavano il Reno in terra tedesca, non erano che sette: questa cifra è stata in seguito portata a sedici. Di questi ponti però, quelli di Uninga, Mullenheim e Neu-Brisach non sono stati aperti alla circolazione che nel corso del 1878.

Da sè sola l'Alsazia-Lorena, dopo il 1871, ha veduto accrescersi la sua rete ferroviaria di 400 chilometri già aperti alla circolazione, senza parlare d'altri 72 chilometri di nuove linee, pei quali i fondi son già stati stanziati sul principio dell'anno corrente. Tenendo conto d'una lunghezza di 621 chilometri, di cui il 13 scorso luglio si era ancora aumentata la rete generale delle ferrovie tedesche, queste a quell'epoca raggiungevano lo sviluppo di 30,924 chilometri.

Se si considerano le ferrovie dell'Impero germanico sotto l'aspetto dei bisogni della mobilitazione dell'esercito, si constata che nella guerra franco-germanica queste ferrovie ebbero a trasportare 17 corpi d'armata, ma che il materiale disponibile avrebbe permesso il trasporto simultaneo e la circolazione ad un medesimo punto di venticinque corpi d'armata. Il materiale da trasporto è in oggi notevolmente aumentato: esso comprende 10,294 locomotive, 18,211 vagoni da viaggiatori, con un complesso di 600,000 posti; 4,165

vagoni da bagagli; 64,603 vagoni chiusi per merci, e 135,555 vagoni scoperti. Questo materiale mobile basterebbe ampiamente al trasporto di quaranta corpi d'armata.

Uno dei lati deboli della rete ferroviaria tedesca, sotto l'aspetto de' bisogni strategici, consiste nella molteplicità delle Amministrazioni che la governano; mentre le linee francesi, ad eccezione delle linee d'interesse locale, sono presso a poco esclusivamente nelle mani di sette Compagnie. In Allemagna si hanno ancora diciasette Direzioni di ferrovie dello Stato, due linee di ferrovie che appartengono a Compagnie particolari, ma esercite dallo Stato, e non meno di quaranta linee private, con le quali sarebbe mestieri di trattare simultaneamente all'indomani d'una dichiarazione di guerra per operare il trasporto dell'esercito.

È però da osservare che da qualche anno questa situazione si è favorevolmente modificata, in questo senso che 13,000 chilometri di ferrovie tedesche son già presentemente sottoposte, direttamente od indirettamente, al controllo dello Stato.

Nostre Corrispondenze

Roma, 31 dicembre.

Il Consiglio d'amministrazione della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e l'egregio ingegnere Piercy, direttore delle costruzioni, mantennero scrupolosamente la parola data all'ultima assemblea degli azionisti, di aprire al pubblico esercizio entro l'anno 1878 i due primi tronchi dall'attuale Stazione di Ozieri alla definitiva da una parte, ed a Giave dall'altra. E quest'apertura, quantunque si tratti di non molti chilometri, nè siasi compiuta con alcuna solennità d'inaugurazione per uno spirito di savia economia, ebbe pure meritamente gli onori dell'annunzio telegrafico, perchè è di una di quelle piccole cause producenti un grande effetto: l'aumento da L. 12,000 a lire 14,800 (ve ne ricorderete) dell'annua garanzia di prodotto netto chilometrico per le linee costruite e da costruirsi. Non si poteva offrire, mi sembra, più pregevole strenna agli azionisti delle Sarde.

Ma, col costrurre gli anzidetti due tronchi, che dovevano essere principio e cagione di sì ragguardevole benefizio, e col porre mano ad altri lavori, si era giunti, a momenti, a momenti, ad esaurire i dieci milioni anticipati dal Governo in buoni del Tesoro. Doveva quindi il Consiglio d'amministrazione soprattutto preoccuparsi seriamente della minacciosa eventualità d'una forzata sospensione di lavori per mancanza di fondi disponibili, e provvedere con sicurezza, mediante l'emissione delle nuove Obbligazioni sociali, ai bisogni imminenti, che non avrebbero consentita una proroga, senza gravissimi danni morali e materiali.

Questo stato di cose, che era perfettamente noto e palese nel mondo degli affari, costituiva ad evidenza un grande svantaggio per la Compagnia, a fronte degli istituti di credito e dei banchieri nelle trattative della operazione finanziaria. Si sa, nè vuolsi darne biasimo ad alcuno, poichè non giova dare di cozzo nella legge economica che regola la ragione inversa della domanda e dell'offerta. Inoltre la Compagnia non poteva e non doveva correre i pericoli dell'alea, sedotta dal miraggio di più larghi benefizii, ammettiamo pure anche probabili. Onde, da questo duplice punto di vista essendo il Consiglio suddetto riuscito a scongiurare i pericoli del presente e ad assicurarsi l'incasso del capitale occorrente alla Compagnia per tutte le sue nuove costruzioni, mi sembra giustizia il tributargliene lode, anche se con rammarichi postumi si trova, presso alcuni circoli bancarii, che l'assuntore delle Obbligazioni Sarde ha stipulato un affare d'oro. Il Consiglio delle Sarde non amava di meglio che una benefica concorrenza nelle offerte, nè chiuse l'orecchio ad alcuna proposta. Perchè nessuno, prima del sig. M. Bondi, avanzò proposte, non dirò migliori, ma eguali alle sue? Bisognava contentarsi dell'affare d'oro, e non pretendere ancora la montatura in brillanti.

È dunque la reputata Casa bancaria M. Bondi e figli che stipulò il contratto per l'emissione delle Obbligazioni sarde, assumendone 40,000 ferme, 40,000 con opzione al 1° aprile prossimo, e le rimanenti 80,000 con opzione a tutto dicembre 1879, al prezzo di L. 230; con godimento e valuta al 1° aprile per le prime 80,000, e godimento e valuta al 1° ottobre per le altre. (*) —

Il giorno 26 corrente, nelle sale della Prefettura di Roma, si adunò, sotto la presidenza del consigliere delegato comm. Fiorentini, la Commissione istituita a tutela degli studii e delle ricerche archeologiche da compiersi nel Tevere, durante la sua sistemazione. Vi assistevano il barone Visconti, i direttori delle Scuole archeologiche di Germania e di Francia in Roma, l'ispettore del Genio civile comm. Betocchi, il cav. Alessandro Castellani, il cav. Zucchelli direttore dei lavori del Tevere, ed il cav. Lanciani segretario della Commissione. Dopo lunga ed interessantissima discussione sui vantaggi che può trarre la scienza dei lavori in corso, venne eletta una Sotto-Commissione, composta dei membri Visconti, Betocchi e Lanciani, per concretare le proposte da rivolgere sull'argomento al Governo, e questa iniziò già le proprie riunioni presso il socio cav. Castellani. —

Per l'anno 1879 furono confermati gli stessi Circoli di ispezione dell'anno scorso, senza alcuna variazione. —

Vi intrattenni nella precedente mia lettera della questione vertente da parecchi anni intorno alla derivazione d'acqua dal Sabbato per la città di Napoli, tornata un'altra volta al Consiglio superiore dei lavori pubblici; e i vostri lettori di buona memoria dovrebbero pure ricordare un'antichissima questione per derivazione d'acqua dal fiume Liri, che si agitava fra i due industriali sig. Viscogliosi e Roessinger. Orbene, anche questa fu una buona volta definitivamente risoluta, avendo il Consiglio medesimo testè giudicato innocua al regime del Liri ed allo Stabilimento Viscogliosi, l'opera costrutta dal Roessinger e che si voleva demolita, in perfetta conformità alle conclusioni presentate da un'apposita Commissione, che è stata sul luogo ed eseguì numerosi e delicati rilievi. —

Nella seduta generale del 29 corr., il Consiglio superiore opinò potersi accogliere favorevolmente la domanda della Società del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio d'introdurre la macchina a vapore nell'esercizio di tale linea, colle condizioni proposte dal Genio civile; poscia approvò il perimetro proposto dagli Ufficii del Genio civile di Padova, Verona e Vicenza pel comprensorio a sinistra del Chiampo, dell'Alpone e dell'Adige, ed a destra di Guà-Frassine e del canale di Pontelungo..

La Sezione 1ª ammise la legittimità della richiesta del Municipio di Milano, acciò venga dichiarato di pubblica utilità l'allargamento della via S. Zeno; ed approvò due progetti per opere di difesa contro il fiume Pescara, in due punti dalla linea ferroviaria Pescara-Aquila. B.

(*) Vedansi, a tale proposito, le *Notizie ferroviarie italiane*. (La Redazione).

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Il 29 dicembre, un treno merci, composto di 5 locomotive e 28 veicoli carichi e 2 vuoti, partito da Busalla e diretto a Pontedecimo, dopo la grande galleria dei Giovi, nel passare sul piano orizzontale si è improvvisamente diviso in tre parti. La prima si ricoverò nella Stazione di Pontedecimo; la seconda potè fermarsi al disco di questa Stazione; e la terza, che per un momento pareva si fosse riusciti a fermarla, per la rottura di un freno, avvenuta sotto lo

sforzo della chiusura, riprese la sua velocità di prima, ed andò ad urtare contro la seconda parte del treno ferma al disco.

In seguito alla collisione che ne seguì, si ebbe a deplorare il rovesciamento e lo spezzamento di alcuni carri, con conseguente avaria delle merci; e, quello che è più, tre guardafreni riportarono alcune contusioni, che fortunatamente non sembrano gravi.

La strada fu poco dopo sbarazzata senza alcun danno, ed il servizio potè essere continuato senza ritardi. Un'apposita Commissione sta facendo nu'inchiesta su tale accidente.

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia sta per stipulare colla Ditta Tommaso Cook e figlio di Londra una Convenzione speciale pes la vendita dei biglietti ferroviarii all'estero, cioè a Londra, Parigi, Ginevra e Nizza.

I biglietti saranno circolari, diretti, di congiungimento, ecc.

Però la suddetta Amministrazione si riserva di far vendere eguali biglietti anche da altre Società o persone, che ne facciano richiesta, pei tratti sui quali i signori Cook non hanno ingerenza; meno che per Parigi, Nizza e Ginevra, ove i biglietti saranno esclusivamente venduti dai detti signori o dalle Amministrazioni ferroviarie.

Furono fissate le basi invariabili per le retribuzioni dovute ai signori Cook e per le rispettive rese dei conti; e fu pure assicurata la pubblicità, presso la Ditta medesima, di tutte le disposizioni ed informazioni relative alle dette Ferrovie.

L'accennata Convenzione avrà la durata di anni due dal 1° gennaio corrente, e sarà protratta d'anno in anno, salvo preavviso di tre mesi per la cessazione o rinnovazione.

Un'altra Convenzione si sta stipulando dalla suddetta Amministrazione colla Ditta Enrico Gaze e figlio di Londra, allo scopo di offrire ai viaggiatori che dall'Inghilterra si recano in Italia per la via di Newhaven-Dieppe (ferrovia London Brighton and South Coast) gli stessi vantaggi che a quelli che seguono la via di Folkeston-Boulogne, ovvero Dover-Calais (ferrovie South Eastern e Chatam and Dover): e così pure per facilitare i viaggi nel prossimo impianto di un servizio diretto tra l'Italia e Londra per la via di Dieppe.

Ai suddetti signori Gaze, agenti del London Brighton Railway, sarà quindi concesso di vendere in Inghilterra i biglietti per diversi viaggi circolari. Tali biglietti verranno pagati in contanti all'Amministrazione dell'Alta Italia, all'atto del rilascio, salvo un determinato correspettivo per cento.

Tale Convenzione avrà soltanto la durata di un anno, cominciando dal 1° gennaio corr., riservandosi l'Amministrazione di confermarla, in seguito ai risultati ottenuti.

Il Consiglio d'amministrazione delle suddette Ferrovie, considerando le continue richieste di biglietti di andata e ritorno fra le Stazioni della rete, ha trovato opportuno di fissare le seguenti norme per la relativa concessione:

a) Che tale concessione si faccia soltanto nel caso che fra due Stazioni siasi verificato nell'anno un movimento medio giornaliero di almeno 10 viaggiatori;

b) Che la concessione sia sempre a titolo di esperimento, e con riserva di toglierla nel caso previsto ad *c;*

c) Che si debbano sopprimere i biglietti di andata e ritorno fra due Stazioni, qualora dopo un anno si riscontrasse una diminuzione nei prodotti in confronto dell'anno precedente, salvi i casi speciali che, a giudizio del Consiglio d'amministrazione, fossero meritevoli di eccezione;

d) Che tale disposizione sia applicabile anche ai viglietti di andata e ritorno già in vigore, nel caso siasi verificata, dopo la loro attivazione, una diminuzione nei prodotti, il cui apprezzamento sarà pienamente riservato al Consiglio d'amministrazione.

Il 30 dicembre p. p., il Consiglio medesimo ha deliberato di aggiudicare la fornitura di 5 locomotive da merci (tipo Sigl) allo Stabilimento di Pietrarsa, che risultò miglior offerente; e per altre 5 alla Casa Henschel di Cassel (Prussia Renana).

Ha pure deliberato di aprire una gara fra varie Ditte nazionali per la fornitura di 50 piattaforme girevoli, del diametro di m. 4.50.

Il 22 dicembre ha avuto luogo in Roma la prima assemblea generale della nuova Società ferroviaria Sicula Occidentale. Venne dagli azionisti autorizzato il Consiglio di amministrazione a sottoscrivere col Crédit Mobilier una Convenzione per la esecuzione a cottimo, entro 32 mesi circa, dei lavori tutti della linea Palermo-Trapani, della lunghezza di 200 chilom.

Venne poi completato il Consiglio con la nomina ad amministratori dei signori comm. Ignazio Florio, comm. Francesco Perez senatore del Regno, e barone Guglielmo Erlanger (di Francoforte). Venne da ultimo confermata la Direzione della Società ai sig. amministratori delegati, comm. Domenico Gallotti e comm. ing. A. Cottrau.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — Assicurasi che finalmente la Corte d'appello di Firenze ha confermata la sentenza del Tribunale di prima istanza della stessa città, esecutiva non ostante appello, colla quale la Società delle Ferrovie Romane ed il Governo, che ha accettato il riscatto fino dal 1872, sono stati condannati al pagamento dei vaglia scaduti delle Obbligazioni delle Ferrovie Romane.

Dicesi che il Governo abbia ricorso in Cassazione; il che però riteniamo non impedirà l'esecutorietà delle due sentenze conformi.

Ferrovie Sarde. — Leggesi nella *Gazzetta Piemontese* di ieri:

Ci risulta che la notizia data dalla *Nazione* di Firenze della conclusione della vendita delle nuove Obbligazioni delle Ferrovie Sarde ad una Casa di Roma, è prematura, il Consiglio non avendo ancora preso alcuna deliberazione in proposito; e ci consta invece avere il medesimo ricevuto altra offerta, ben più vantaggio saper la Compagnia, da un Consorzio composto dal nostro Banco Sconto e Sete, Banca Generale, Banca Veneta, Ditte Geisser e comp., e Weill Schott.

Ferrovie venete interprovinciali. — Il 7 corr. avrà luogo in Padova, nella residenza della Deputazione provinciale, l'Assemblea consorziale, che avrebbe dovuto per lo statuto aver luogo in dicembre, ma che non si è

potuta tenere per non essersi potuto prima definire gli argomenti da sottomettersi all'Assemblea.

Ora gli oggetti da trattarsi sono così fissati:

Ricostituzione del Comitato.

Accordo collo Stato pel servizio cumulativo, pel transito merci sulla strada ferrata (Vicenza-Treviso), per l'uso e servizio delle Stazioni di Padova, Treviso, Vicenza, e pel servizio telegrafico privato.

Accordi colla Società Veneta in ordine all'esercizio col 10 gennaio 1879, ed autorizzazione all'arbitramento per le questioni del quarto treno ed altre a tutta questa data.

Determinazione del mandato della Commissione di collaudo, e nomina.

Gratificazione agli Ufficii tecnici provinciali.

Linee d'accesso al Gottardo. — Il Consiglio comunale di Milano, nella seduta del 31 dicembre p. p. discusse la proposta di associarsi alla petizione del Consiglio provinciale diretta al Parlamento circa le linee d'accesso ai passi alpini del Gottardo e del Sempione.

Dopo viva discussione, fu approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno, proposto dal cons. Pirelli:

« Il Consiglio Comunale,

« Informato della petizione presentata dal Consiglio provinciale alla Camera legislativa sulle linee d'accesso ai passi alpini del San Gottardo e del Sempione;

« Riconosciuta, per ciò che riguarda il ramo d'accesso al Gottardo pel Lago Maggiore, la grande prevalenza che ha, per gli interessi della città di Milano, come per quelli della provincia, il tracciato Novara-Gallarate-Pino su quello prescelto dalla Commissione parlamentare per le nuove costruzioni ferroviarie;

« Ritenuto che esso tracciato per Gallarate fu anche favorevolmente giudicato nell'ultima Conferenza di Lucerna dei delegati delle Potenze interessate, e che tale giudizio ebbe una sanzione di massima nell'ultimo trattato di Berna;

« Che esso non favorisce meno del tracciato per Sesto Calende gli interessi di Genova, come è comprovato dai voti espressi da quella stessa provincia;

« Riconosciuta l'utilità per Milano, e per quella grande parte di interessi commerciali italiani e internazionali che fa capo ad essa, che la linea d'accesso al Sempione sia diretta su Milano per Arona, anzichè su Novara e Gozzano;

« Pur facendo voti per una prossima esecuzione della linea del Monte Ceneri, per la quale soltanto ha votato un suo sussidio,

« Delibera

« Di associarsi alle conclusioni della petizione stessa, ed incarica la Giunta delle relative pratiche ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Lo stato dei lavori alla Galleria del Gottardo, alla fine di novembre, era il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in ottobre	Progresso ai due imbocchi in novembre	Stato alla fine di ottobre	Stato alla fine di novembre
Galleria di direzione	m.	270 8	217	11732.2	11949.2
Allargam. della stessa	»	220.2	205.9	10390.5	10596.4
Calotta	»	177.2	173.3	8258.3	8431.6
Strozzo	»	252	169.9	6949.4	7119.3
Vôlta	»	228.1	146.9	8973.4	9120.3
Piedritti	»	297.5	220.6	6473.1	5693.7
Tunnel completo con canale e nicchie	»	131.1	197.9	5165.4	5363

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono eseguiti:

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	246.8
Allargamento della stessa	»	—	57.6
Calotta	»	—	2076.4
Strozzo	»	—	2158.7
Vôlta	»	—	614.7
Piedritti	»	—	2527.7
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	3555

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 29.80, dal lato di Airolo m. 30.90; quindi in totale m. 60.70, e m. 8.70 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — La *Gazz.. Ticin.*, del 28 dic., così rende conto delle sedute del 19 e 21 stesso mese del Consiglio federale:

La Società della ferrovia del Giura bernese venne autorizzata, il 20 dicembre 1876, ad aumentare le tasse sulla linea Bienne-Dachsfelden e Sanceboz-Courvers del 30 %. Sulla sua domanda, viene ora accordata, a senso dell'articolo 39 della concessione bernese e art. 37 di quella solettese, di aumentare le tasse dell'esistente tariffa sulle persone e sulle merci per la linea Tavannes-Delle-Confine, e Delsberg-Basilea, in quanto che giacciono sul territorio bernese e solettese, e ciò del 20 %.

— Con postulato del 1° luglio 1875, il Consiglio federale venne invitato dai Consigli legislativi a provvedere ad una più efficace esecuzione dell'art. 31 delle legge ferroviaria, in quanto concerne la disposizione del minimo del materiale d'esercizio da comperarsi dalle Amministrazioni ferroviarie. In base al rapporto presentato oggi dal Dipartimento delle ferrovie e commercio, il Consiglio federale ha risolto: « Di non fissare, almeno per il momento, una quantità normale del materiale ruotante da tenersi da ciascuna Impresa ferroviaria, e bastare che il Dipartimento mantenga un'attiva sorveglianza e prenda delle misure secondo i casi ».

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie dell'Est ad aprire all'esercizio, pel servizio dei viaggiatori e delle merci, a partire dal 28 dicembre p. p., la linea da Neuchateau ad Epinal, la cui lunghezza è di 78 chilom. e 50 metri.

Ferrovie tedesche. — Ad Omburgo, l'Assemblea generale della Società della ferrovia di Omburgo ha approvato unanimemente la vendita della ferrovia alla Prussia.

Ferrovie della Serbia — Un telegramma da Semlino, 29 dic., annuncia che Poliakoff ottenne la concessione della ferrovia Belgrado-Alexinatz-Brotzovitz.

Ferrovie dell'Egitto. — Scrivono dal Cairo, 19 dicembre, all'*Opinione*:

Un decreto, in data del 10 corrente, riunisce l'Amministrazione delle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici, e l'Amministrazione del porto d'Alessandria al Ministero delle finanze.

Ora è bene che sappiate che, in forza del decreto 18 novembre: 1876, che stabilì gli accordi presi con Goschen e Jaubert, i prodotti del porto d'Alessandria e quelli delle ferrovie furono destinati al servizio del Debito privilegiato, al quale Debito dovevano anche essere ipotecati; e che per essi fu creata un'apposita Amministrazione mista, composta di tre indigeni, due inglesi ed un francese. Quest'Amministrazione era pienamente indipendente, e solo il Kedivè si era riservato alcuni diritti, come l'approvazione del bilancio, quella delle tariffe, ecc. ecc.

Quest'Amministrazione però non erasi di fatto mai impadronita del porto d'Alessandria, che era sempre in mano di ufficiali della marina inglese al servizio dell'Egitto, e quindi tutti pascià o bey, ma che, non ostante ciò, continuavano a fare la carriera nella marina inglese.

Una tale anomalia, che non comprendevasi bene, è ora perfettamente chiara, imperocchè, nelle trattative che hanno avuto luogo a Parigi tra Waddington, lord Lyons e Wilson non è stato possibile alla Francia di ottenere che al Ministero dei lavori pubblici egiziano colle strade ferrate venisse dato il porto d'Alessandria. L'Inghilterra ne ha fatta questione tale da indurla ad abbandonare qualunque trattativa, piuttosto che cedere su tale punto. Da ciò rilevasi in modo ben chiaro e distinto, come essa intenda di conservare in sua mano questo importantissimo porto, e di assicurarsene anche maggiormente il possesso col sottoporlo al Ministro delle finanze, che è inglese, piuttosto che a quello dei lavori pubblici, che è francese. L'Ammini-

strazione mista è conservata. Ma i legami, che essa aveva col Kedivè, ora li avrà coi Ministri suddetti, a cui il Kedivè delega le sue facoltà.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Dal resoconto testè pubblicato dalla Giunta municipale di Roma togliamo le seguenti notizie su quanto si è fatto e si conta di fare per il progresso edilizio della Capitale:

Dal 1870 in poi, nei nuovi quartieri (Esquilino, Castro Pretorio e Celio) sorsero 160 grandiosi edificii, che offrono alla crescente popolazione oltre 9000 camere e 600 botteghe; mentre i vecchi quartieri si aumentarono di 145 casamenti, i quali, insieme colle sopraelevazioni e le ampliazioni avvenute, danno quasi 11,000 ambienti e 580 botteghe.

Le somme spese dai privati per un lavoro tanto considerevole possono valutarsi a circa 42 milioni nei nuovi quartieri, ed intorno a 30 nei vecchi, ove le sopraedificazioni permisero di fare notevoli economie.

Il Municipio, da parte sua, offrì vantaggi ed agevolezze a chi avesse posto mano a rialzare le fabbriche o ridotto, entro un dato tempo, i fienili ad abitazioni. Esso poi, in lavori stradali, di fognature ed in espropriazioni, spese quasi 12 milioni nelle varie zone dell'Esquilino, al Castro Pretorio 3 milioni e 300 mila lire, al Viminale e Celio 310 mila lire, e circa 7 milioni per la via Nazionale.

Fra tutto, compresi parecchi lavori nella vecchia città; oltre i 30 milioni. Così, in complesso, negli ultimi otto anni furono spesi, per ampliamenti e miglioramenti edilizii ed igienici, più di 100 milioni.

Non è poco, se si considera che Roma, benchè Capitale, non è, per popolazione e per risorse, la più importante fra le città italiane.

Perchè — dice la relazione del Municipio — una Capitale possa rispondere alle esigenze della nazione di cui è centro, è duopo che la sua popolazione, tanto pel numero, quanto per le risorse economiche, sia proporzionata alla grandezza della nazione stessa. Ora, una nazione di 27 milioni non può trovare in una città di 280,000 abitanti i mezzi sufficienti a soddisfare le legittime sue esigenze. Molto meno quando questa Capitale sia Roma, e la nazione sia l'Italia: ricca questa di tante nobili e cospicue città, educata quella agli alti sensi conformi all'indole sua e alle sue gloriose tradizioni.

Ecco poi lo specchio dei lavori pei quali il Municipio ha domandato il concorso governativo:

Vecchi quartieri.

Lungo Tevere e sistemazione del fiume.

Sistemazione del quartiere del Ghetto.

Prolungamento della via del Corso intorno al Campidoglio.

Prolungamento della via Nazionale a ponte Sant'Angelo e ponte Sisto.

Prolungamento della via Cavour.

Nuovi quartieri.

Sistemazione dei nuovi quartieri, compresi i Prati di Castello.

Nuovi pubblici passeggi.

Nuovo teatro.

Scuole.

Riordinamento delle fogne.

Mercati e magazzini generali.

Nel territorio comunale.

Nuove strade, canali irrigatorii, forze motrici idrauliche.

Pei Mercati fu nominata una Commissione di persone competentissime, allo scopo di studiare la costruzione, la località ove dovessero sorgere, ed il loro organamento sotto l'aspetto economico, sia rispetto al Comune, sia rapporto al pubblico.

Ponte di Ripetta a Roma. — Il *Diritto* dice che il nuovo ponte di ferro a Ripetta è ultimato, e potrebbe essere già aperto al pubblico.

Causa del ritardo al pubblico transito fu perchè il Municipio ha deliberato che il transito non cominci finchè non sia costruito un apposito locale alla testa del ponte, nei prati di Castello, per impiantarvi un Ufficio di dazio consumo. I prati di Castello sono fuori della cinta daziaria.

Monumento a Vittorio Emanuele in Roma — Si legge nella *Gazzetta Ufficiale* del 30 dicembre:

La Commissione parlamentare per il monumento a Vittorio Emanuele si è riunita stamane, sotto la presidenza del Ministro dell'interno, presidente del Consiglio, in una delle sale del palazzo Braschi.

La Commissione ha udito il rapporto fatto dall'on. senatore Giorgini, a nome del Comitato esecutivo, e si è prorogata al giorno 18 gennaio p. v. per il seguito della discussione.

Casse postali di risparmio. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il seguente decreto ministeriale:

L'interesse sulle somme depositate nelle Casse di risparmio postali, che per l'anno 1878 fu stabilito nella misura del 3.456 per cento al lordo, e del 3 per cento al netto della ritenuta per imposta di ricchezza mobile, viene per l'anno 1879 fissato nella misura del 4.0575 al lordo, e di 3.50 al netto per ogni cento lire.

Poste internazionali. — La Direzione generale delle Poste annuncia che la Repubblica del Perù, che fu ammessa nell'Unione generale delle Poste dal 1° ottobre, ha dichiarato che, per gravi ragioni, non può effettivamente entrare a farne parte che al 1° aprile 1879.

In conseguenza di ciò, si porta a notizia del pubblico che le tasse delle corrispondenze pel Perù vengono ristabilite come erano in passato.

Bonificamento dell'Agro Romano — La *Gazzetta Uff.* del 23 dicembre p. p. ha pubblicato il R. Decreto dell'11 detto mese, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per il bonificamento dell'Agro Romano, di cui abbiamo già parlato più volte.

Canali della Laguna di Venezia. — La suddetta *Gazzetta* ha pubblicato pure il R. Decreto, di egual data, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per l'autorizzazione della maggiore spesa di L. 150,000, oltre gl'interessi 5 0[0 dal 1° giugno 1878, a tacitazione del credito dell'Impresa Scarpa, in seguito alla transazione 3 settembre 1877 tra l'Impresa stessa ed il Ministero dei lavori pubblici.

Molo di S. Gennaro a Napoli. — La *Gazz.* medesima ha pubblicato pure il R. Decreto di egual data, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per l'autorizzazione della spesa straordinaria di L. 550,000, per sistemare la calata esterna del molo di San Gennaro nel porto di Napoli: spesa ripartita in L. 150,000 pel 1879, ed in L. 200,000 pei due anni 1880 e 1881.

Inchiesta agraria. — La *Gazz.* medesima ha pure pubblicato il R. Decreto di egual data, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per l'autorizzazione della spesa straordinaria pel 1880 di lire 125,000 (oltre le L. 60,000 già autorizzate nel 1877) per premii a monografie da porre a concorso dietro programma della Giunta per l'inchiesta agraria.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto dell'8 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 27 dicembre p. p.) la Società anonima per azioni nominative, sedente in Verucchio (provincia di Rimini), col titolo *Magazzino cereali di Verucchio*, col capitale nominale di lire 20,000 diviso in 400 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 20 anni, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Onorificenza. — Il *Piccolo* di Napoli, del 27 dicembre, scrive:

Apprendiamo con piacere che con Decreto Reale, in data 8 corrente, e sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, il nostro concittadino ing. comm. Alfredo Cottrau è stato nominato Commendatore della Corona d'Italia. Sap-

piamo inoltre che, in questa circostanza, il ministro Baccarini ha creduto poter derogare alla consuetudine di non concedere onorificenze agli *appaltatori* per conto dello Stato, in vista del fatto che il sig. A. Cottrau è stato il solo ingegnere italiano che nella grande Esposizione di Parigi abbia conseguito e la medaglia d'oro e quella di argento.

Canale fra il golfo del Messico e Nuova Orleans. — La *Barateria Shife Canal C.* è stata autorizzata per la costruzione di un canale fra il golfo del Messico e Nuova Orleans.

La Compagnia potrà percepire per proprio conto un diritto di passaggio; il canale verrà costrutto con la profondità necessaria da permettere di navigarvi ai battelli di grossa portata.

Una nuova via utile e vantaggiosa sarà così aperta fra breve al commercio del golfo del Messico.

La Sebastina. — Il sig. Falmejelm, di Stoccolma, ha composto testè un nuovo prodotto esplodente, al quale ha messo il nome di *Sebastina*, e la cui formula è la seguente:

Nitro-glicerina, 78 parti — Carbone di legna, 14 — Nitrato di potassa, 8 — Totale, 100.

Gli effetti di questo miscuglio, scrive il *Figaro*, sono formidabili; ma si può accrescere o diminuire a volontà la forza della nuova materia esplosiva, cambiando le proporzioni dei tre agenti che compogono la *Sebastina*, la quale, assieme alla polvere pirica, al cotone fulminante, alla dinamite, alla nitro-glicerina ed al picrato di potassa, viene ad accrescere i mezzi di distruzione di cui l'uomo può attualmente disporre.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI

Società anonima delle ferrovie del Monferrato. — Quindicesima estrazione per l'ammortizzazione delle 2932 Obbligazioni emesse da varii Comuni interessati nella costruzione della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria.

TABELLA *delle Obbligazioni estratte in seduta pubblica il 19 dicembre 1878 in ordine progressivo.*

8	21	22	65	90	93	106	185	188	213
282	288	295	316	352	446	466	472	477	490
575	578	579	605	618	629	631	653	656	701
726	741	759	812	821	830	863	874	893	900
904	940	977	985	1002	1017	1036	1057	1062	1066
1081	1088	1117	1145	1170	1176	1220	1243	1246	1354
1371	1406	1437	1448	1487	1520	1531	1564	1614	1618
1639	1656	1677	1705	1706	1733	1736	1767	1791	1837
1842	1902	1927	1933	2003	2056	2082	2084	2091	2167
2183	2201	2217	2224	2233	2247	2258	2290	2317	2331
2333	2359	2379	2385	2449	2463	2479	2505	2527	2571
2610	2619	2647	2717	2721	2749	2756	2766	2830	2855
2877	2884								

Le suddette Obbligazioni cessano di fruttare col 31 dicembre corrente, ed al 2 gennaio successivo avrà luogo il rimborso in L. 500, mediante ritiro di esse, munite dei vaglia maturi al pagamento. Detto rimborso verrà effettuato dalla Ditta U. Geisser e C. Torino.

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano. — Nella estrazione eseguita il 20 dicembre 1878, presso la sede dell'Amministrazione in Milano, per l'ammortizzazione di una serie delle Obbligazioni di questa Società, venne estratta la

Serie N. 51.

Le Obbligazioni quindi appartenenti a tale Serie cesseranno col 1° gennaio prossimo venturo di essere fruttifere, ed il rimborso delle medesime, al valor nominale di L. 500 per cadauna Obbligazione, verrà fatto presso la Banca Popolare della detta città (via San Paolo, n. 12), a partire dal successivo giorno 5, dietro presentazione del relativo titolo.

Col primo di detto mese di gennaio poi, presso la Banca suddetta, sarà pagata la Cedola n. 20 degli interessi maturante in detto giorno, nella somma di L. 5.07, essendosi dall'importo di L. 6 dedotte L. 0.82 per tassa di ricchezza mobile, quale trovasi fissata pel corrente anno, e L. 0.11 per tassa di circolazione, liquidata pure a tutto il corrente anno.

Società anonima della strada ferrata da Mortara a Vigevano — La Direzione della Società essendo proceduta alla pubblica estrazione di numero diciotto Obbligazioni del prestito della Società stessa approvato con Regio Decreto 18 febbraio 1856, per la quarantesimaquinta semestrale ammortizzazione, in base alle deliberazioni 30 gennaio e 4 luglio 1856 dell'assemblea generale degli azionisti,

NOTIFICA

Che li numeri designativi delle Obbligazioni state favorite dalla sorte sono li seguenti:

1° Estratto	N.	2368		10° Estratto	N.	2303
2° »	»	1055		11° »	»	839
3° »	»	159		12° »	»	2297
4° »	»	2299		13° »	»	2232
5° »	»	1688		14° »	»	1466
6° »	»	557		15° »	»	460
7° »	»	2290		16° »	»	1981
8° »	»	934		17° »	»	2538
9° »	»	1512		18° »	»	1770

Che, a partire dal giorno 7 del corr. mese di gennaio 1879, presso la Banca Agricola Industriale di Vigevano e presso la Banca delli signori Musso e Guillot in Torino, sarà aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle Obbligazioni portanti li surriferiti numeri, in ragione di lire 250 cadauna, mediante rimessione delli corrispondenti titoli.

Che, a partire da detto giorno 7 gennaio presso la Cassa e Banca suddette sarà pure pagato alle Obbligazioni del detto Prestito, contro rimessione del relativo vaglia n. 46, il semestre interessi scadente al 1° gennaio suddetto, in ragione di lire 5.40 cadun vaglia, così ridotto dietro deduzione di cent. 85, tangente di ritenuta per la imposta di ricchezza mobile.

CONVOCAZIONI

Società della Fonderia del Pignone presso Firenze — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 15 corr. in Firenze (Banca Toscana di credito), per udire la relazione del Direttore e quella dei sindaci sul bilancio 1877-78, per deliberare sul medesimo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1879.

Banca Industriale Subalpina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 corr. in Torino (piazza Castello, 25), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e per la elezione di amministratori e censori scadenti d'ufficio.

PAGAMENTI

Banca Generale *(Roma)*. — Dal 1° corr., si pagano agli azionisti gl'interessi del 2° semestre 1878, in ragione di L. 6.25 per azione: in Roma, presso la sede della Banca; in Firenze, presso i signori E. Fenzi e C.; in Milano, presso la sede della Banca stessa; ed in Trieste, presso i signori Morpurgo e Parente.

Banca di Pinerolo. — Dal 2 corr. si pagano agli azionisti gl'interessi del 2° semestre 1878 in ragione di L. 3 per azione: in Pinerolo, alla sede della Banca; in Torino, presso la Banca Industriale Subalpina.

Banca Industriale Subalpina. — Dal 2 corr. si pagheranno agli azionisti l'interesse per l'annata 1878 in lire 6.25 per azione: in Torino, presso la Banca stessa; in Firenze, via Ricasoli, 8.

Banco di Sconto e di Sete in Torino. — Dal 2 corr. si pagherà l'interesse per l'esercizio 1878 in L. 5 per Azione: in Torino, presso il Banco stesso; presso l'Agenzia in Genova; e presso la Banca Tiberina in Roma.

Banca Tiberina. — Dal 2 corr. si pagheranno agli azionisti gl'interessi 1878 in ragione di L. 6.25 per ogni Azione con 5/10 versati, e L. 12.50 per ogni Azione interamente liberata. I pagamenti si fanno: in Roma, alla sede della Banca; in Firenze, presso i signori Wagnière e C.; in Torino, presso il Banco di Sconto e Sete.

Banca Romana. — Dal 4 corr., si pagheranno agli azionisti L. 25 per Azione, quale 2° acconto del dividendo 1878; presso la sede della Banca in Roma.

Avvisi d'Asta

Il 7 corr., presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco di strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra lo Stretto di Benisiti e l'innesto colla provinciale Castrogiovanni, della lunghezza di m. 12,340, in diminuzione dell'annuo canone di L. 13,783.72, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 a tutto marzo 1885. Deposito interinale L. 1200 in biglietti consorziali, o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per la R. Marina in Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la manutenzione ordinaria dei fabbricati militari marittimi della piazza di Venezia e sue dipendenze, durante il triennio 1879-81, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 42,240, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prosecuzione della strada Tiberina da S. Antimo a Torrita, per il presunto importo di L. 91,201.14. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 9200 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dell'8 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Toscanese-Cornetana (tronco III), dalla nazionale Cassia a Toscanella, in diminuzione dell'annuo canone di L. 6568.73, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 550 in moneta o biglietti consorziali.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Acquaformosa arriva al torrente Galateo, della lunghezza di m. 1829.04, dell'importo approssimativo di L. 43,276.30. Deposito interinale lire 3000; cauzione definitiva L. 4325.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Castiglion Tinella, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta *dei Balbi*, della lunghezza di m. 4,595,945, per il presunto importo di L. 52,000. Deposito interinale L. 5500; cauzione definitiva L. 7500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Spoleto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del torrente detto Alveo di S. Lorenzo, in diminuzione dell'importo di L. 76,659.76, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito eguale al decimo dell'importo dei lavori, in denaro o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

47ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1878.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1878	1,446.—	437,842.75	302.80
Settimana corrisp. nel 1877.	1,446.—	450,436.34	311.51
Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . .	»	— 12,593.59	— 8.71
Introiti dal 1° gennaio 1878	1,446.—	18,795,769.06	12998.46
Introiti corrisp. nel 1877	1,446.—	20,118,490.87	13913.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . .	»	—1,322,721.81	— 914.74
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1878.	1,147.—	175,659.32	153.15
Settimana corrisp. nel 1877.	1,141.—	172,078.24	150.81
Differenze nei prodotti della settimana 1878	+ 6	+ 3,581.08	+ 2.34
Introiti dal 1° gennaio 1878.	1,145,23	6,801,497.89	5,938.98
Introiti corrisp. nel 1877 .	1,101.67	6,620,496.92	6,009.51
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878	+ 43.56	+ 181,000.97	— 70.53

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1878
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,379.12	13,181.95	8,354.15
Piccola Velocità	6,688.54	309.25	3,062.27
Totali . . .	37,067.76	13,491.20	11,416,42

Strade Ferrate Romane

41ª Settimana — *Dall'*8 *al* 14 *ottobre* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitl	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	483,486.90	15,214.24
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	488,890.43	15,486.95
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	5,403.53	272.71
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 ottobre 1878 .	1,653	20,640,897.68	15,880.79
Periodo corr. 1877	1,646	21,524,506.46	16,630.83
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	883,608.78	750.04

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	6195	7,418.68	18862	32,524.31	39,942.99
Bagagli e cani.	202	165.78	758	759.31	925.09
Merci a G.V. ..	745	588.18	2363	3,898.63	4,486.81
Merci a P.V. ..	859	7388.74	1218	11,952.46	19,341.20
Introiti diversi.	»	306.04	»	460.63	766.67
Totale L.	8001	15,867.42	23201	49,595.34	65,462.76

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Dovendosi provvedere per l'anno 1879 alla fornitura delle tele per gli Stabilimenti sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata e per la durata di un anno, stipulando regolare contratto e per la quantità complessiva di

80000 metri d'altezza di cent. 77 e

40000 metri d'altezza di cent. 65

e da consegnarsi per intero alla Manifattura di Roma.

Il campione della tela non che il capitolato che regolar deve tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale in Roma, via Due Macelli, n. 79, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture, o presso l'Uffizio suddetto d'Economato, in piego suggellato, al più tardi prima delle ore 2 pomeridiane del giorno 15 gennaio 1879, colla indicazione sull'indirizzo: — *Offerta per fornitura di tela* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lira 1, e redatte in conformità del modello annesso al capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo richiesto;

b) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma corrispondente al 5 per cento del valore della fornitura che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico calcolata al corso di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valor nominale. Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Ufficio di Economato;

c) Indicare il prezzo per ogni metro di tela per ciascuna delle due altezze;

d) Essere documentate da un certificato della Camera di commercio nella cui giurisdizione ha sede l'opificio o l'esercizio in cui la tela viene fabbricata o venduta, dal quale attestato risulti che l'offerente e in grado di adempiere regolarmente alla fornitura relativa.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario sarà tenuto alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verrà suggellato, controfirmato e controdistinto con marche particolari il campione sul quale sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci decorrendi da quello dell'aggiudicazione definitiva.

Le spese del contratto da stipularsi per rogito notarile, quelle relative di bollo o registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, o non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione, rimanendo essa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente, quando non prescelga di procedere a nuovo appalto a spese, rischio e pericolo dell'offerente medesimo.

Roma, il 19 dicembre 1878.

Il Consigliere d'amministrazione — VERDURA.

Il Direttore Generale — E. GOUPIL.

FERROVIA D'IVREA

Il Consiglio d'Amministrazione, in seduta d'oggi, ha fissato il dividendo 2° semestre 1878 in lire 7.50 (sette, centesimi cinquanta) per caduna Azione, pagabile presso la Cassa della Società di Credito Mobiliare Italiano, a partire dal 2 gennaio prossimo.

Nello stesso giorno si apre presso la stessa Cassa il pagamento del capitale nominale delle Azioni estratte nella seduta pubblica del Consiglio d'Amministrazione in data 9 agosto 1878.

Torino, 28 dicembre 1878.

L'AMMINISTRAZIONE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato**, il giorno 27 gennaio 1879, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla quinta estrazione a sorte delle azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla tredicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1879 sono di 22 Azioni e di 77 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1879.

In questa occasione si avvisano i portatori dei titoli suindicati che il servizio dei medesimi, incominciando dalla scadenza del tagliando 1° gennaio 1879, sarà fatto esclusivamente presso la Stazione di Torino P. N.

Milano, 23 dicembre 1878.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ingegnere ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Agosto* 1878.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Salso* (A) in Licata	Municipio di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicoselo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 2 ponti sul *Gallico* e *Scaccioti* (rist.).	» di Reggio Calabria	64
N. 3 ponti sul *Senorbi*, *Segario* ed *Arcidano*	» di Cagliari	43
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 2 ponti sull'*Ufente* e sullo *Schiazza*	» di Roma	34
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
N. 2 ponti mobili nelle fortificazioni di *Spezia*	» della Guerra	
N. 8 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc.	Ferr. Udine-Pontebba	
Soprapassaggio	» Milano-Vigevano	12
Soprapassaggio	» Milano-Rho	12
N. 7 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	39
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* sotto *Giove* (C) e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano*	» Picerno-Potenza	87
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi.	» Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	793
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita*	Impresa Greco-Allegrini	9
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Viadotto sul *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	151
N. 244 ponticelli e travature	per diversi	1955
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 782 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri 16,096

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie [illegible] Stazioni di *Foggia*, *Bari* [illegible]	Ferr. Meridionali	13835
[illegible] Arsenale di *Napoli*	Ministero della Guerra	534
[illegible] dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
[illegible] del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania*	Ferrovie Calabro-Sicule	203
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoia e lanternini, per la	Regìa Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 24,844

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 21,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

Anno XII. Mercoledì 8 Gennaio 1879 **N.° 2.**

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Tracciati.

Seguito del § 3 — 2ª Categoria (V. N. 1).

5. — *Terni-Rieti-Aquila* — Saremo brevissimi nel dimostrare la convenienza, anzi l'imprescindibile dovere di portare la linea Terni-Rieti-Aquila nella 2ª categoria, quante volte non venisse costruita dalla Società delle Meridionali.

Non staremo qui a rammentare come questa linea facesse parte di tutte le leggi anteriori di simile natura, ciò sorgendo dall'esposizione storica che abbiamo avuto l'onore di fare nel capitolo primo. Rammenteremo solo come, secondo i criterii adottati dalla vostra Giunta, simili precedenti, se non aprono l'adito al diritto, consigliano un benevolo trattamento, il quale è stato tradotto nell'estremo numerico di arrecare allo Stato un onere uguale a quello che egli erasi assunto con le leggi anteriori.

Ma, *oltre a ciò, altri estremi* concorrono per rendere doveroso il passaggio della linea Terni-Rieti-Aquila dalla 3ª alla 2ª categoria.

Essa fa parte di quella dorsale da tutti urgentemente reclamata, e perciò essa deve rientrare in quelle categorie le quali, interessando in modo eminente l'universalità, debbono essere costruite col massimo concorso dello Stato e col *minimo* delle Provincie.

Una semplice ispezione di una carta del nostro paese basterà per convincere chicchessia dell'esattezza delle nostre affermazioni; quindi ci dispensiamo di aggiungere ulteriori parole in proposito.

Solo non possiamo lasciare correre senza una replica l'obbiezione, la quale tende a dimostrare che oggi, mutate le condizioni politiche del regno, e diventata Roma la città attorno alla quale deve gravitare il nostro sistema ferroviario, la linea può essere convenientemente sostituita con la Roma-Molina, o, come intendesi più comunemente, con la Solmona.

Questa linea, essendo una trasversale, può altamente interessare la Provincia di Roma, e la Capitale specialmente, per le ragioni già dette; ma non potrà mai rimpiazzare l'altra, che lascierebbe una lacuna nella dorsale, quando non venisse costruita.

Per altro, non bisogna dimenticare di quale importanza militare sia la conca aquilana, e come essa possa chiamarsi il vero ridotto naturale dell'Italia peninsulare. Circondata da aspre montagne, i di cui passi sono difendibili da un pugno di valorosi e precisi tiratori, il piombo micidiale dei quali apporterebbe la morte fra le più lontane file delle profonde colonne impossibilitate a spiegarsi, essa conca si presenta come un immenso campo trincerato, di 90 chilometri di lunghezza per trenta di larghezza, in cui può riunirsi ed accumularsi al sicuro ogni risorsa di guerra; dal quale gli eserciti di rincalzo o di soccorso potrebbero prendere le mosse per sboccare a piacimento nelle valli del Tronto, del Liri, del Garigliano, della Nera, del Tevere e del Volturno, sul mare Adriatico o sul Mediterraneo.

Ma la normale, la direttrice della conca, è la strada che, seguendo la dorsale appenninica per Antrodoco, Cittaducale, Rieti, Terni, la congiunge col ridotto dell'Arno.

Questa normale, siccome dissimo, forma la continuazione della dorsale; e se non poteva essere trascurata prima per le sue eminenti qualità militari, saprebbe esserlo molto meno oggi, in cui Terni è la sede della più importante fabbrica d'armi portatili del regno, e perciò appunto diviene un obbiettivo strategico importantissimo, degno di fissare l'attenzione del nemico e di attirare sopra di sè una diversione od un colpo di mano.

Tutte codeste considerazioni, e le altre che trovano il loro posto nella ipotesi d'un investimento di Roma, dal quale le comunicazioni ferroviarie tra le provincie a mezzogiorno della Capitale e quelle a settentrione sarebbero turbate in modo temporaneo o permanente, rendono indispensabile la costruzione del tronco aquilano.

Anzi, dal momento che questo tronco deve servire alla grande comunicazione ferroviaria ed alle grandi operazioni logistiche e stragetiche dell'esercito, non saprebbe essere costruito altrimenti che coi metodi ordinarii, per lasciarsi traversare da tutti i convogli in ascesa o in discesa, senza lunghi e pericolosi trasbalzi.

E di questo convinti, nel mentre vi preghiamo, a nome della maggioranza della Giunta, di accogliere in seconda categoria il tronco Terni-Rieti-Aquila per le valli dell'Aterno e del Velino, conformemente al progetto di massima

del 1866, approvato il 5 dicembre stesso, confidiamo che vorrete soggiungere, a maggior chiarezza, che ogni progetto d'esecuzione secondo il sistema Fell o Agudio debba essere onninamente bandito.

6. — *Campobasso-Benevento* — Anche questa linea, come la precedente, fu compresa replicatamente in tutte le leggi ferroviarie d'ordine generale discusse fin qui.

Essa, unitamente al tronco Termoli-Campobasso, dovrebbe essere costruita a spese della Società delle Meridionali, salvo il dritto alla garanzia stabilito con le leggi suddette.

Ci auguriamo quindi che il Governo, conformemente ai voti espressi dalla vostra Giunta, costringerà la Società concessionaria all'adempimento dei propri impegni.

Quando, malgrado tutte le risorse che le leggi offrono, la Società non potesse essere ricondotta ai propri doveri, il Governo assumerebbe l'obbligo di costruire il tronco suddetto nel tempo designato dalla presente legge.

Fu giustizia che questo tronco venisse eventualmente compreso fra le linee della seconda categoria, per gli antecedenti, la lunga aspettativa degl'interessati, e finalmente perchè fa parte della linea dorsale; ed anzi le istanze tendenti a sostituire questo tracciato con quello Cajanello-Campobasso parvero alla maggioranza della vostra Giunta, non che ingiustificate, esorbitanti.

Non di manco le istanze pervenute alla vostra Giunta in favore di Cajanello ebbero conveniente soluzione, almeno in parte, siccome si vedrà a suo luogo.

In vista delle considerazioni suesposte, la maggioranza della Commissione vi prega di autorizzare la costruzione della linea Campobasso-Benevento, in conformità del voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, emesso nelle adunanze 9 dicembre 1871 e 17 giugno 1872, per la somma di L. 25,000,000 richiesta dal Governo.

7. — *Codola-San Clemente.* — Questa linea non sollevò discussione di sorta, e noi quindi vi proponiamo d'approvarla in questa categoria, siccome richiede il Ministero, anche in considerazione dei precedenti che la favoriscono.

8. — *Reggio Calabria-Paola-Castrocucco alla Eboli Romagnano per le valli del Noce e di Diano.* — C'inoltriamo in questo argomento con qualche peritanza, non essendo del tutto conformi i nostri apprezzamenti a quelli degli egregi ingegneri incaricati di studiare i diversi tracciati per l'attuazione di una ferrovia Eboli-Reggio.

Nel procedere avanti in questo difficile tema, eviteremo, per quanto ci sarà possibile, ogni discussione tecnica.

Meglio a noi s'addice il terreno dei fatti, delle considerazioni politiche, militari ed economiche; e su questo ci terremo saldi, persuasi sia adatto per farci lottare, colla lusinga di convincere coloro i quali non domandano altro che di essere persuasi.

Sta in fatto che il tracciato della Eboli-Reggio ha scisso gli abitanti della Basilicata, delle Calabrie e del circondario di Vallo in due campi opposti, i quali han combattuto e combattono con accanimento, gli uni in favore dell'andamento interno, gli altri del litoraneo. Ed è pur vero che, a far prevalere le rispettive idee, furono messe in moto assemblee popolari, deliberazioni di Corpi morali ed influenze d'ogni genere; per la qual cosa, ad acquistare un'idea propria, il Governo sentì il bisogno di far comparare sui luoghi gli studii presentati, da una Commissione composta di due fra i più illustri membri del nostro Genio civile.

Gli egregi ingegneri Passerini ed Imperatori disimpegnarono il delicato incarico con una perlustrazione relativamente breve; e dopo l'esame sommario da essi fatto, si pronunciarono favorevolmente all'andamento litoraneo secondo il progetto Giordano, sostanzialmente da loro modificato e migliorato fino ad Angitola, e da Angitola a Reggio, secondo il progetto Gargiulo, senza modificazioni di rilievo.

E qui cade in acconcio di far riflettere che le osservazioni accurate del terreno non poterono essere fatte, specialmente pel progetto Giordano, a causa della mancanza totale di vie lungo il litorale, motivo per cui gli egregi ingegneri furono costretti di adoperare ogni mezzo di locomozione, non esclusa la navigazione.

Si potrebbe osservare che indagini alquanto più minute essendo state possibili circa al progetto interno, sol perchè il suo andamento è quasi parallelo alla via nazionale esistente per le Calabrie, i termini di confronto ebbero necessariamente a riuscire affatto disarmonici, ed i risultati labili ed incerti, dal momento che furono paragonati due studii, dei quali l'uno abbastanza confrontato col terreno, e l'altro imperfettamente, per non dir peggio.

I fatti stanno dunque nei termini da noi indicati, anche per confessione esplicita degli egregi Passerini ed Imperatori. Laonde siamo tratti a concludere che, almeno per il primo tratto fino ad Angitola, si deve ritenere che le sostanziali modificazioni arrecate al progetto Giordano, il quale ha perduto con ciò l'impronta propria, furono determinate sulle carte dello Stato-maggiore; e che nel tener conto dei dati statistici non si seguì una severa norma comune, siccome ci riserbiamo di dimostrare qualora fossimo contraddetti.

Messi in sodo i suddetti estremi di fatto, faremo osservare che, tanto gli ingegneri incaricati dello esame di cui abbiamo discorso, quanto tutti coloro i quali si sono fatti a difendere il tracciato litoraneo, hanno poggiato fin qui i loro argomenti sulla necessità del più breve e rapido congiungimento della Sicilia, e sulla maggiore convenienza commerciale ed economica della plaga attraversata dalla ferrovia.

Essi hanno trascurato gli argomenti della nostra militare difesa, come quelli che nuocciono alla loro tesi; ma noi, che altamente ci preoccupiamo del congiungimento militare della Sicilia, e che anzi vediamo in questo il solo argomento per consentire una vistosa spesa, di cui la massima parte ricade a carico della generalità dei contribuenti, suppliremo alla volontaria dimenticanza, per dimostrare che cotesto militare interesse merita il primo posto; e se non potrà interamente essere soddisfatto, esige almeno di esserlo fin dove sarà possibile il farlo, rammentandoci anche in questa occasione il noto adagio, che l'ottimo è nemico del buono.

Ciò ci condurrà ad esaminare cosa vi sia di sostanziale e di reale nella diretta comunicazione fra la Sicilia, Napoli e Roma, e se finalmente la linea marittima risponda meglio agli interessi economici e commerciali della contrada.

Dopo quello che la Giunta affermò sulle linee longitudinali interne, dopo quello che in varii punti del nostro povero scritto fu detto per dimostrare la utilità e la convenienza di coteste linee dal punto di vista militare, ci potremmo dispensare di aggiungere nuovi argomenti per dimostrare la niuna convenienza della linea da Eboli a Reggio per la marina, e la necessità della linea interna.

Non di manco gioverà dire ancora qualche cosa per completare quanto si riferisce a questo argomento speciale.

È positivo che la maggiore delle nostre isole, in caso di guerra, resterà esposta a qualunque offesa nemica, perchè affatto sprovvista di fortificazioni atte ad impedire un'invasione, e perchè non converrebbe di difenderla direttamente, dividendo le nostre forze e restando deboli sul principale scacchiere della nostra azione militare continentale.

Il possesso della Sicilia si risolve nella valle del Po. Se noi saremo colà vittoriosi, l'occupazione nemica di quell'isola sarà stata di poco momento, specialmente se avremo saputo mantenere libere le linee di comunicazione con essa e collegato a noi il distaccamento di truppe di seconda linea, destinato a coprire una posizione strategica in Messina, o quanto più al di là di Messina sia possibile, affine di permettere, in qualunque epoca, lo sbarco al sicuro delle nostre truppe attraverso il faro, e lo schieramento strategico per un ritorno offensivo.

Alla possibilità di una simile manovra si deve la sconfitta della libertà siciliana nel 1849; ed oggigiorno, in cui le condizioni sono ben diverse, noi dobbiamo fare tesoro di quegli infausti ammaestramenti, per mantenere libere le comunicazioni ed in nostro arbitrio la possibilità dello sbarco, se non vogliamo che la maggiore delle nostre isole diventi l'altrui preda, anche dopo di essere rimasti vittoriosi sui campi lombardi.

Se altra volta, per mantenere libere queste comunicazioni, bastava il possesso militare della strada ruotabile per la bassa Basilicata e le Calabrie, oggi, mutate le coudizioni logistiche e strategiche degli eserciti, si richiede indispensabilmente una comunicazione ferroviaria. Ed è appunto questa comunicazione che noi vogliamo prepararci con questo progetto di legge.

Tutti hanno parlato degli inconvenienti delle linee marittime come linee militari, e più volte in questa Relazione ci è occorso di rammentare autorevoli pareri in proposito. Quando dunque si dovesse costruire una via ferrata, la quale seguisse il litorale tirreno dalla marina salernitana fino a Reggio, questa linea dal punto di vista strategico potrebbe ritenersi come non esistente; imperocchè, tanto nel golfo di Salerno, quanto su qualunque puuto del promontorio che forma l'alpe del circondario di Vallo, quanto infine sulla marina di Paola, essa sarebbe dominata dal cannone della flotta nemica, ed esposta a qualsiasi colpo di mano tendente a distruggerla od inutilizzarla.

Forse dalla marina di Paola in giù si potrebbe credere molto più sicura la linea marittima, e per ciò appunto siamo disposti a qualche temperamento, consigliatoci da considerazioni d'ordine politico, che non debbono pretermettersi interamente da un'assemblea politica. Ma ritorneremo su quest'argomento. Per ora, la maggioranza della vostra Commissione vuole constatare che, qaando si costruisse una linea interamente litoranea, la Nazione verrebbe ad essere privata d'una risorsa militare di capitale interesse per la conservazione della Sicilia e la mobilitazione delle truppe, senza che detta linea litoranea possa poi arrecare quei benefici risultati economico-commerciali, che furono costantemente e con insistenza affermati.

E, prima di tutto, si dice che una linea interamente interna allunga il tempo bisognevole pel tragitto da Reggio a Napoli e Roma di 4 ore.

Facciamo anzitutto osservare che per giungere a questo risultato *si tiene* conto dello sviluppo teorico delle distanze, a causa delle differenze altimetriche da superare, e si ottengono risultati teorici non interamente accettati da tutti coloro che di materie ferroviarie s'intendono. V'ha di più: questi risultati sono contraddetti in parte dall'esperienza, la *quale di*mostra che altre vie, con acclività simili, si percorrono effettivamente in minor numero di ore di quelle che si richiederebbero in base ai calcoli per ottenere lo sviluppo virtuale teorico.

Detto ciò, accettiamo pure lo sviluppo virtuale teorico, che è stato segnato in un quadro redatto dagli ingegneri Passerini ed Imperatori; ma non possiamo non far rilevare che gli egregi ingegneri si sono dimenticati, forse, di indicare l'aumento virtuale della linea marittima, la quale pur raggiunse la quota di m. 202 sul mare, ed ha pendenze *del* 12 e *persino del* 15 per mille, stando alle affermazioni contenute nella Relazione.

Se, in via di compensazione, si è voluto stabilire che su quella linea litoranea non è possibile di correre con una velocità maggiore di 38 chilometri, in tal caso, accettando questo dato, ne inferiamo che la identica velocità non saprebbe ammettersi sopra una linea ridotta a pendenze in*feriori* a 10 per mille; ond'è che, calcolando noi la velocità *sulla linea* Eboli-Reggio interna, aumentata delle distanze *virtuali* a 45 chilometri all'ora, e conservando a 38 quella della litoranea per le ragioni ora dette, la differenza di ore *si* riduce ad 1.38.

Ammettendo ciò, malgrado che la differenza in ore sia quella indicata nella relazione Imperatori-Passerini, questo vantaggio si riduce a ben poca cosa per la Sicilia; giacchè, fatta astrazione delle merci, per le quali poche ore di maggiore o minore percorrenza non mutano la sostanza del viaggio, l'economia di tempo gioverebbe ai soli passeggieri della parte orientale dell'isola. Diffatti, coloro i quali provengono dalla parte occidentale, se nella pluralità dei casi non prescelgono la via di mare, sotto il duplice aspetto dell'economia del tempo e della spesa, risentono insignificante vantaggio.

Ma i difensori dell'intera linea litoranea non si arrestano qui. Essi aggiungono che questo andamento soddisfa meglio d'ogni altro alle necessità economiche e commerciali.

Sarebbe la prima volta, dopo tanti e vivaci attacchi contro la linea adriatica e jonica, che si tenterebbe di difendere le linee litoranee da questo punto di vista. E si noti che le condizioni topografiche, nel caso in ispecie, non sono identiche; imperocchè, a monte delle linee lungo l'Adriatico e l'Jonico, la valle si apre, ed il largo versante permette alle numerose terre che lo popolano di giovarsi della via ferrata; mentre sulla litoranea Eboli-Reggio, l'alta e scoscesa barriera, che a pochi chilometri dalla spiaggia si eleva quasi picco, or a 300 ed ora infino a 1000 metri sul mare, rompe il versante Tirreno, e lo divide in due zone, le quali non altrimenti possono mettersi in contatto che per cinque valichi meschinamente provvisti di strade ruotabili, fin oggi almeno, perciocchè fin qui la viabiità ordinaria mirò all'interno, e precisamente alle valli ove corre il tracciato ferroviario da noi preferito.

Ma, a parte questa condizione topografica dei luoghi, non vi è chi non si accorga che il commercio ha già le sue vie tracciate a traverso il mare; e non sarà una strada litoranea, dove il nolo della merce sarà sempre più caro che non sia con la navigazione di cabotaggio, che potrà innovare l'attuale ordine di cose. Anzi avremo ancora una volta a deplorare quella insana lotta, che la ferrovia tenta di fare alla nostra industria marittima: industria che dovrebbe starci grandemente a cuore, se vogliamo riacquistare la prisca grandezza, e quella posizione marittima, alla quale l'estensione delle nostre coste e la naturale tendenza delle nostre popolazioni litoranee ci danno il diritto d'aspirare.

Una strada interamente litoranea non potrebbe dunque produrre gli effetti commerciali sperati, e pur danneggiando le industrie marittime, sarebbe da esse a sua volta danneggiata; per la qual cosa è da conchiudersi che l'esercizio deila ferrovia marittima Eboli-Reggio risulterà passivo.

Le cose dette ci dispensano da qualunque dimostrazione per provare che questo tracciato danneggierebbe, o quanto meno ritarderebbe il progresso economico di quella plaga. E come potrebbe essere diversamente, quando tutta la vita converge in questo momento altrove; quando i pochi paesi chiusi fra la barriera, di cui abbiamo parlato, e il mare sono affatto sprovvisti di strade, e non hanno che scarsi varchi per mettersi in rapporto coi paesi che trovansi sul rovescio del monte; quando infine una popolazione maggiore ed importanti centri verrebbero condannati all'isolamento ed all'abbandono?

Se la Commissione vostra, per le ragioni politiche di cui abbiamo parlato in principio, non potè ammettere nella sua interezza l'andamento interno reclamato da una minoranza di 4 commissarii, non ammise però l'andamento litoraneo completo, che fu sostenuto solamente da una minoranza di tre; e la maggioranza si riuniva sopra una linea in parte interna ed in parte litoranea, la quale risponde a quel concetto medio che abbiamo espresso più sopra, e salva abbastanza gli interessi militari, rispettando le convenienze politiche.

Fu ammesso quindi, a maggioranza di sei, il tracciato Reggio-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli del Noce e di Diano.

Senonchè parve giusto che una contrada come il Cilento, la quale ha diritto ad ogni nostra benevolenza pel suo provato patriottismo, non fosse dimenticata in occasione di una legge tanto provvida e benefica.

Varie proposte vennero fatte, ma prevalse il concetto di includere il primo tratto della linea marittima fra quelle di terza categoria, come linea che interessa il commercio del circondario di Vallo, e lo riunisce al capoluogo di provincia ed alla rete ferroviaria nazionale.

Questo punto della discussione provò sempre più come la linea litoranea, anche dimezzata, mal risponderebbe alle esigenze economiche e commerciali della contrada, ove non si pensasse alla contemporanea costruzione di talune linee, che servono a stabilire la comunicazione fra essa ed i centri interni di maggiore rilievo; imperocchè da uno dei sostenitori del tracciato litoraneo si propose parimente l'in-

clusione in terza categoria di due linee, che riunissero Cosenza e Catanzaro alla linea principale.

La vostra Commissione, trattandosi di migliorare la rete ferroviaria di una contrada affatto vergine e che ha diritto a qualche larghezza ferroviaria, ammise la proposta, quantunque arrecasse un sensibile aggravio allo Stato; ed oggi si augura che voi confermerete col vostro voto le deliberazioni da essa prese, imperciocchè le sembrarono le sole capaci di sciogliere nella miglior maniera possibile l'intricata questione che il tracciato della ferrovia Eboli-Reggio ha sollevato. (*Continua*).

QUESTIONARIO

per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie

Ecco il testo del Questionario compilato dalla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane. Esso è preceduto dalla seguente prefazione:

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Strade ferrate italiane, per adempiere nel miglior modo possibile il suo mandato, non intende di studiare soltanto le leggi, i documenti, i libri e le proposte fatte in Italia intorno all'esercizio delle ferrovie; essa crede inoltre dover suo interrogare l'opinione pubblica e sentire soprattutto il giudizio delle persone competenti.

Perciò ha formulato una serie di domande relative alle principali parti dell'esercizio delle ferrovie, e chiede intorno ad esse adeguate risposte.

Si può rispondere ad una o più domande, in iscritto od a voce.

Chi rispondesse in iscritto, è pregato di riportare la domanda alla quale risponde, e di porvi il numero che essa ha nel Questionario.

Chi rispondesse a due o più domande, è inoltre pregato di rispondere a ciascuna di esse separatamente, e di scrivere le risposte su fogli separati, in modo che ciascuna risposta sia divisa dalle altre.

Le risposte a voce si daranno quando la Commissione terrà le sedute pubbliche. Di ciò sarà dato avviso a suo tempo.

Le risposte verranno pubblicate in sunto o per esteso negli Atti della Commissione d'inchiesta.

Alle domande contenute nel presente Questionario si aggiungeranno le altre, che nel corso dell'inchiesta appariranno opportune.

Per valersi poi del prezioso aiuto dell'esperienza straniera, la Commissione ha deliberato di prendere per norma il presente Questionario, e di raccogliere anche all'estero non solo le leggi, i documenti ed i libri, ma altresì le notizie ed i giudizii che le possono dar lume per le sue finali conclusioni.

CAPO I. — I *Ordinamento delle Società che esercitano le ferrovie italiane.*

(§ 1. — Base economica delle Società).

1. — In qual modo fu formato il capitale di ciascuna Società? — Oltre le Azioni, furono emesse anche Obbligazioni ed altri titoli? a quali condizioni? — Qual è il rapporto tra il capitale in azioni e quello raccolto mediante i varii titoli, e quale influenza ebbe sullo stato economico e finanziario delle Società?

2. — In quale misura i capitali stranieri hanno contribuito a creare la rete e l'impianto del servizio delle Strade ferrate italiane? — Quale influenza hanno esercitato sulle finanze delle Società le vicende del credito dello Stato garante, nonchè altre circostanze esterne generali di guerre, epidemie, brigantaggio, crisi commerciali?

3. — Qual è il rapporto tra il capitale della Società e gli obblighi da essa assunti, e quale influenza ha avuto sulle condizioni economiche della Società?

4. — Le garanzie e le sovvenzioni alle Società furono esse determinate in modo rispondente o non rispondente allo scopo; ed in misura scarsa, sufficiente od eccessiva? — Quali furono i motivi che indussero lo Stato ad adottare quelle forme di garanzia e di concessione? — Quanto vi hanno contribuito le concessioni fatte dal Governo subalpino, dai Governi caduti, dalle Dittature, non che l'idea politica del momento?

5. — Ammontare annuale e complessivo delle sovvenzioni e garanzie pagate dallo Stato alle Società dell'Alta Italia, delle Romane, delle Meridionali, delle Sarde, ecc. — Ammontare degli utili che le Società ritrassero dalla esenzione di certe imposte. — Utili che ebbe lo Stato in corrispettivo di coteste sovvenzioni, garanzie ed esenzioni, sotto forma di trasporti a prezzi ridotti, gratuiti, di imposte generali e speciali, di partecipazione agli utili, ecc.

6. — Tenuto conto degli utili di cui sopra, quale fu il vero onere dello Stato per sovvenzioni, garanzie e perdita di tasse; e qual è la proporzione fra tale onere ed il capitale speso dalla Società?

7. — Se lo Stato avesse adottato fin dal 1860 il sistema di costruire e di esercitare esso stesso tutte le ferrovie, è egli presumibile che si sarebbero ottenute le ferrovie in un tempo più breve o più lungo? Meglio o peggio ordinate e costruite? Con maggiori o minori oneri per le sue finanze?

8. — L'esser le Società esercenti anche Società di costruzione, ha egli nuociuto oppur no alla loro solidità?

9. — Influenza esercitata sui bilanci delle Società ferroviarie dalle imposte e dal corso forzato. — Se abbia o non abbia fondamento il rimprovero d'ingiustizia, mosso da alcuni stranieri contro lo Stato nostro, per rispetto ai capitali stranieri impiegati nelle ferrovie italiane.

(§ 2. — Amministrazione delle Società).

10. — Sulla composizione e sulle attribuzioni e responsabilità dei Consigli di amministrazione delle Società; se corrispondano allo scopo.

11. — Sui bilanci sociali e loro forme. — Qual sia il criterio in essi seguìto, per distinguere le spese di esercizio da quelle imputabili al capitale riguardo alle linee già aperte.

12. — Sul sindacato dei bilanci.

13. — Sulle assemblee degli azionisti.

14. — Sull'ordinamento del contenzioso nelle Società. — A quante cause civili e penali abbia dato origine la costruzione e l'esercizio di ciascuna rete. Loro importanza e loro esito.

CAPO II. — *Ordinamento dell'esercizio delle ferrovie. Amministrazione.*

15. — Direzione generale e Direzione di esercizio: se rispondano o no al loro scopo.

15. — Organizzazione ed attribuzioni del servizio del materiale. Quali miglioramenti vi si possono recare?

17. — Organizzazione ed attribuzioni del servizio della trazione. Quali miglioramenti vi si possono introdurre?

18. — Organizzazione e attribuzioni del servizio della manutenzione. Quali miglioramenti sarebbero da consigliarsi?

19. — Organizzazione e attribuzioni del servizio del traffico. Quali miglioramenti potrebbero farsi?

20. — Organizzazione e attribuzioni del servizio del movimento e del servizio commerciale. Quali miglioramenti si possono fare?

21. — Organizzazione e attribuzioni del servizio telegrafico. Quali riforme sarebbero utili?

22. — Organizzazione e attribuzioni del servizio dell'Economato. Quali riforme sarebbero utili?

23. — Come sono raggruppati fra loro questi servizii? Questi raggruppamenti sono opportuni? Si potrebbero migliorare? In qual modo?

24. — Come sono coordinati fra loro questi servizi? Potrebbero farsi utili modificazioni?

25. — Ordinamento della contabilità generale e della contabilità dei varii servizii.

26. — Norme generali per l'ammissione del personale;

per le punizioni; per gli avanzamenti, e per i reclami in via gerarchica.

27. — Quadri del personale; se sia sufficiente od esuberante o deficiente ai bisogni di ciascun servizio. — Qual parte ebbe il personale straniero nell'impianto e nell'esercizio delle ferrovie italiane; e qual parte vi ebbe il personale, che passò dal servizio dello Stato a quello della Società?

28. — Durata del lavoro; stipendii e paghe del personale; assegni straordinarii e premii al personale viaggiante.

29. — In quale proporzione furono aumentati i salarii degli operaj e del basso personale dal 1860 in poi.

30. — Danno le Società ai loro impiegati un tanto per cento delle economie ottenute nelle spese dei varii servizii, a cui sono addetti? È utile questo sistema? Si può migliorarlo? È opportuno d'estenderne l'applicazione?

31. — La Cassa pensioni per gl'impiegati e la Cassa di mutuo soccorso per il basso personale sono opportunamente ordinate? Come funzionano?

32. — Come è ordinato il servizio sanitario? Quali risultati se ne ottengono?

33. — Con quali norme si fanno dalle Società gli acquisti del materiale fisso e mobile e delle materie di consumo?

34 — Con quali norme si vende il materiale fuori d'uso?

35. — Con quali norme si appaltano le opere?

36. — Per fare coteste provviste, vendite e appalti, sono preferibili gli incanti o le trattative private? Quando sono preferibili quelli, e quando queste?

Capo III. — *Materiale fisso e mobile. — Combustibile.*

37. — Quali osservazioni si fanno intorno alla qualità ed alle condizioni del materiale fisso nell'interesse del commercio e della sicurezza?

38. — Quante sono le locomotive; quale la loro forma e categoria per le varie specie di treni?

39. — Qual'è il numero delle vetture distinto per classi? — Qual'è il numero dei carri, e quale la loro portata e la loro specie?

40. — Quali osservazioni si fanno intorno alla qualità, alla quantità, alle condizioni del materiale mobile, nell'interesse del commercio, della comodità e della sicurezza?

41. — Perchè non si fanno anche dei carri speciali per il trasporto dell'acido solforico, del petrolio e di altre simili merci?

42. — Quali freni si usano nelle ferrovie nostre, e con quali risultati? Quali altri freni si sono esperimentati, e con quale esito? — Quali prove si sono fatte dei freni continui?

43. — Quali risultati ha prodotto l'applicazione delle istruzioni decretate dal Ministero circa la prova delle locomotive?

44. — Qual'è il numero medio delle macchine, delle vetture e dei carri in riparazione?

45. — Qual'è il materiale fisso e mobile che si fabbrica in Italia? — Quali sono le officine di costruzione, e di grande e piccola riparazione del materiale? Possono sostenere la concorrenza estera? Che dovrebbero fare per vincerla? È possibile vincerla vantaggiosamente?

46. — Quanto si è speso dal 1860 in poi per l'acquisto del materiale fabbricato in paese, e quanto per quello fabbricato all'estero?

47. — Quali combustibili si adoperano sulle varie reti? In qual misura si adopera il combustibile nazionale, e con qual risultato? Quanto ha speso annualmente ciascuna Società per le varie specie di combustibile?

Capo IV. — *Trasporto delle merci e dei viaggiatori*

48. — Quante sono le categorie dei treni? Quali denominazioni hanno? — A quale velocità corrisponde ciascuna categoria? — Fra quali limiti varia oggi la velocità di piena corsa di ciascuna categoria di treni? — Fra quali limiti varia la velocità effettiva di ciascuna categoria di treni? — Non si potrebbe aumentare la velocità effettiva, sia aumentando la velocità di piena corsa, sia sopprimendo od abbreviando una parte del tempo destinato al servizio?

49. — Quali osservazioni si fanno sul numero, sulla velocità, sull'orario dei treni, ed in genere sui trasporti ferroviarii, in rapporto, tanto agli interessi generali, quanto alle comunicazioni interprovinciali?

50. — Quali misure si sono adottate per garantire i viaggiatori nelle vetture contro i reati e gli accidenti ferroviarii? — Quali misure per prevenire i danneggiamenti ed i furti delle merci?

51. — Quale influenza hanno avuta sui trasporti la condizione economica delle Società e le clausole delle concessioni, soprattutto quella denominata *scala mobile*? — Come funzionò il sistema della scala mobile? Il non avere la Società delle Meridionali costruite alcune delle linee a lei concesse, quale influenza ebbe sugli effetti della scala mobile, o conseguentemente sui trasporti?

52 — Quali osservazioni si possono fare circa il modo, il tempo, le condizioni richieste per la consegna e la riconsegna della merce, per la spedizione, per l'accertamento delle avarìe, per l'indennità in caso di ritardo, ecc.?

53. — Influenza del cambiamento di rete sul trasporto delle merci. Le merci sono sempre spedite per la linea che richiede minor tempo e minore spesa?

54. — Tra le Società si sono stabiliti noli eccessivi, che costringano a fare trasbordi dannosi alle merci ed alla rapidità dei trasporti?

55. — Quale influenza ebbe la linea Vicenza-Treviso sui trasporti delle merci e dei viaggiatori fra le Stazioni poste al di qua e al di là di Vicenza e di Treviso? Quale influenza ebbero le altre linee analoghe sui trasporti fra le Stazioni poste al di qua e al di là dei punti estremi delle linee stesse?

56. — Se sia bene ordinato il servizio cumulativo tra le varie Società italiane ferroviarie o di navigazione, nonchè tra esse e le Società ferroviarie straniere. — Se convenga di ammettere le ferrovie secondarie e quelle a sezione ridotta in servizio cumulativo con le reti principali.

57. — Sulla natura ed importanza dei trasporti delle merci fra le provincie del nord e del sud d'Italia, nonchè fra i principali luoghi di produzione e di consumo e i diversi porti principali.

58. — Da quali provincie partono le merci, che in maggior copia si esportano? — A quali provincie metton capo quelle merci, che in maggior copia s'importano?

59. — Quali sono le principali linee di transito del commercio internazionale?

60. — Quale influenza ha sul commercio di transito italiano ed in ispecie su quello dei porti di Venezia e di Genova, il modo con cui sono esercitate le linee straniere corrispondenti e concorrenti?

61. — Sono da consigliarsi treni notturni per le merci, anche sulle linee dove non si fanno treni notturni per i viaggiatori?

62. — Qual fu nell'anno 1877 il numero dei viaggiatori trasportati dalla Società? — Quale il percorso medio di ciascuno di essi? quale il numero per ogni chilometro percorso?

63. — Quanti furono i viaggiatori di prima, quanti di seconda, quanti di terza, quanti di quarta classe? In quale proporzione stanno fra loro? Qual fu la tariffa metrica per ogni viaggiatore?

64. — Quali sono le percorrenze medie: di un viaggiatore con biglietto semplice; di una spedizione di merci a grande velocità, di una tonnellata di merci a piccola velocità; e quali osservazioni si fanno in proposito?

65. — Qual è il rapporto fra la portata dei carri ed il loro carico medio?

66. — Qual è stato, nel triennio, il rapporto fra il numero dei posti delle carrozze viaggianti di 1ª, 2ª, 3ª, e 4ª classe, ed il numero dei viaggiatori delle corrispondenti classi?

67. — Come sono ordinati i servizii a domicilio? — Esistono Convenzioni di corrispondenza tra le Società e le Imprese speciali di trasporti a domicilio? Con quali tariffe? Con quali risultati?

68. — Ci sono osservazioni da fare circa gli spedizionieri, che si valgono delle ferrovie e che riuniscono in un solo collo varii colli piccoli?

69. — Le formalità per la Dogana e per il dazio con-

sumo recano notevole incaglio ai trasporti? Quali semplificazioni si potrebbero introdurre?

70. — Sono frequenti le contestazioni e le liti tra il pubblico e le Società quanto ai trasporti?

71. — Come dovrebbe essere regolata la materia dei *Tramways* nei suoi rapporti col servizio delle ferrovie ordinarie?

Capo V — *Spese d'esercizio e di manutenzione.*

72. — Quali sono le principali ragioni delle differenze che esistono nell'importare delle spese di esercizio tra le diverse reti italiane. Quale influenza vi hanno le pendenze, la velocità, le condizioni delle strade, l'importanza del traffico, il prezzo della mano d'opera, la direzione del traffico, ecc.?

73. — Quale influenza ha, in generale, l'ampiezza e la lunghezza delle rete sulle spese d'esercizio?

74. — Come si potrebbe diminuire la spesa di esercizio, senza peggiorare il servizio, nè danneggiare il commercio?

75. — A quali condizioni sono esercitate oggi le ferrovie secondarie e le affluenti? quali ne sono i risultati rispetto, tanto alle Società esercenti, come ai proprietarii delle linee?

76. — Con quali criterii distingue la Società, fra le spese di manutenzione e di riparazione delle linee, quelle che essa compenetra nelle spese di esercizio, dalle altre che porta in conto capitale?

77. — Quante furono, nell'ultimo triennio, le spese imputate all'esercizio, e quante quelle imputate al capitale?

78. — Quale è lo stato attuale delle linee esercitate dalla Società, rispetto alla necessità dei lavori imputabili all'esercizio e degli altri imputabili al capitale?

79. — Quali conseguenze produsse la applicazione dell'art. 5 dell'atto addizionale della Convenzione di Basilea?

Capo VI. — *Tariffe.*

80. — Tariffa media delle merci a grande e piccola velocità, trasportate in un anno, ed osservazioni in proposito.

81. — In quale proporzione la tariffa dei trasporti a grande e piccola velocità sta con la spesa media di un viaggiatore-chilometro di prima, seconda, terza e quarta classe, e di una tonnellata-merci-chilometro?

82. — Quale influenza hanno avuto le ultime tariffe cumulative con la Francia, la Svizzera e la Germania sui trasporti in concorrenza con Marsiglia e Trieste?

83. — Quali risultati produssero gli abbassamenti ed innalzamenti delle tariffe, fatti in questi ultimi anni?

84. — Quali osservazioni si fanno circa le vigenti tariffe generali pel trasporto dei viaggiatori e delle merci.

85. — Quali osservazioni si fanno circa le tariffe in servizio cumulativo, le tariffe differenziali, le tariffe speciali di transito, di concorrenza, di ritorno, di esportazione, di importazione sotto speciali condizioni?

86. — Quali osservazioni si fanno intorno alle tasse di carico e scarico, al diritto di sosta e al diritto fisso.

87. — Quale influenza esercita l'imposta governativa sul trasporto delle merci a piccola velocità, sul movimento di esportazione e di transito, avuto principalmente riguardo alle linee concorrenti?

88. — Quali sarebbero le tariffe suscettibili di aumenti o di diminuzioni, senza che ne venga danno al commercio, nè all'azienda ferroviaria?

89. — Quali miglioramenti potrebbero apportarsi alle tariffe ed alle condizioni dei viaggi di andata e ritorno, circolari, festivi, dei treni di piacere e simili, senza che ne venga danno all'azienda ferroviaria?

90. — Quali sono i giusti criterii per determinare e classificare le tariffe?

91. — Nel fissare le tariffe, qual riguardo devesi avere alla concorrenza, che fanno alle ferrovie gli altri mezzi di trasporto terrestri e marittimi?

92. — Stante la varietà dei prodotti e delle condizioni economiche e di viabilità delle varie provincie del Regno, è egli opportuno applicare per tutte le reti una tariffa unica, ovvero è meglio stabilire tariffe differenti per le differenti reti?

93. — Con quali criterii dovrebbero stabiiirsi le tariffe delle reti insulari?

94. — Credesi utile che le Società esercenti abbiano maggiore libertà nel maneggio delle tariffe, dentro certi limiti da stabilirsi nelle Convenzioni?

95. — Credesi che vi possano essere ragioni economiche, politiche, fiscali, capaci di fuorviare il Governo dalla determinazione delle tariffe, ove a lui solo spettasse di farle?

(Continua).

CENNI

sulle ferrovie speciali ed economiche, e particolarmente sui Tramways *a vapore e sul loro sviluppo in Italia.*

(*Continuazione* — V. N. 1).

IV.

Diremo ora qualche cosa sul personale d' esercizio dei tramways a vapore, prima di passare in rassegna i varii tipi di locomotive introdotti in Italia, ed i diversi tramways in esercizio od in costruzione.

L'economia dell'industria dei trasporti per mezzo dei tramways consiglia che le spese generali debbano essere ridotte al minimo. È quindi necessario che il personale venga limitato al numero indispensabile per assicurare il servizio.

Direzione — La Direzione dovrà essere affidata ad un tecnico, che abbracci anco la parte amministrativa. E siccome l'economia principale si realizza nei motori, così il Direttore dovrà occuparsi più specialmente di tal parte ed essere in grado di sorvegliare l'istruzione dei macchinisti, la condotta, la manutenzione e la riparazione delle locomotive e delle carrozze.

Generalmente una linea di tramways non è molto lunga, e quindi è possibile che un uomo attivo eserciti personalmente la sorveglianza su tutto il personale dipendente.

Macchinisti ed operaj — Le condizioni speciali del servizio che i tramways devono prestare, richiedono un personale abile e pratico nella condotta e conservazione delle macchine. L'economia poi dell'impresa consiglia di scegliere questo personale con cognizioni tali che possa accudire alla riparazione delle macchine, senza essere costretti a mantenere anche un personale specialmente incaricato delle riparazioni.

Nei giorni di riposo, che è indispensabile lasciare alle macchine onde pulirle periodicamente, si dovranno fare eseguire dagli stessi macchinisti le necessarie piccole riparazioni e sostituzioni. Solo in caso di gravi avarie, sarà più conveniente servirsi anco di adatti operaj.

E opportuno che ogni Società di tramways si formi il proprio personale delle macchine, sotto la direzione di un abile capo-macchinista, che ad un tempo sia bravo operaio. Nè sarà mai raccomandato abbastanza di istruire prima i nuovi macchinisti nella condotta del fuoco, la quale presenta speciali difficoltà, sia perchè col coke che si adopera si deve tener un alto strato di combustibile, sia perchè i focolaj sono naturalmente piccoli, ed ogni eccesso di fuoco può causarvi gravi guasti, massime se non si bada ad alimentare in tempo la caldaia, e se la pressione deve mantenersi fino a 15 atmosfere effettive.

Il personale dovrà essere disciplinato e rispettoso verso il pubblico, nè dovrà impazientarsi se di tanto in tanto deve fermarsi onde permettere ai viaggiatori di scendere o montare sul treno.

Dovrà conservarsi la velocità della macchina nei limiti fissati, e non superarla neanco in caso di ritardo; e ciò per misura di sicurezza.

A tal genere di servizio si adattano mal volentieri quei macchinisti, che da molti anni trovansi nelle ferrovie ordinarie, e che, abituati a velocità considerevoli anco pei treni-merci, s'impazientano se ogni tanto devono fermarsi,

e non possono trattenersi dal far correre la macchina oltre la velocità prescritta, se per caso trovansi in ritardo.

Pare che il Governo stia studiando un regolamento, che abbracci le norme per l'esercizio non solo delle ferrovie ordinarie, ma anco dei tramways. È evidente che esso obbligherà allora tutte le Società dei tramways a mettere sulle locomotive soltanto quei macchinisti i quali abbiano fatto il loro tirocinio pratico e sieno muniti di regolare licenza, loro concessa in seguito ad esame dato da apposita Commissione, precisamente come ora si fa per le ferrovie. Ciò sarà molto più necessario nei tramways, ove la pressione del vapore può salire sino a 15 atmosfere, ed i pericoli possono essere gravi, se un macchinista inesperto lasciasse mancar l'acqua alla caldaia, od alimentasse troppo vivamente il fuoco.

I guasti, che si verificarono nei tramways già esistenti in Italia, derivarono appunto da imperizia dei macchinisti nella condotta delle macchine, e da inettitudine di chi è incaricato di sorvegliare l'esercizio.

Si devono quindi far voti perchè il Governo non lasci più oltre senza norme fisse questo ramo di servizio, così importante per la sicurezza del pubblico.

Personale viaggiante. — Il personale viaggiante deve essere rispettosissimo verso il pubblico ed esercitare un controllo continuo, onde nessuno possa viaggiare senza biglietto.

Il servizio può esser fatto da un solo individuo per ogni carrozza, e questo può anco attendere al freno, di cui per prudenza, e per agevolare la fermata del treno in più breve tratto, ogni vettura dovrebbe essere munita.

Sarà pur bene che alcuni agenti fidati circolino continuamente lungo la linea, e facciano il controllo dei viaggiatori. Questo controllo dovrà essere spiccio e non arrecar noia al pubblico.

Personale nelle Stazioni. — Siccome le esazioni per i biglietti di viaggio vengono fatte solo dal personale viaggiante, così potrebbe a rigore sopprimersi il personale delle Stazioni. Nondimeno, nei punti estremi della linea, e quando lungo il percorso trovasi qualche grosso centro che ordinariamente somministra numeroso contingente di viaggiatori, sarà conveniente che vi sieno alcuni agenti per dare le disposizioni di massima e regolare la composizione e la partenza dei treni, acciò non si verifichino inconvenienti, massime quando hanno luogo incrociamenti.

Personale amministrativo. — I conti dell'Amministrazione, stante la poca estensione delle linee, dovrebbero pareggiarsi giorno per giorno, il che renderebbe molto semplice ed economica la gestione, e garantirebbe da qualunque abuso.

Anco il personale per la corrispondenza non dovrà mai essere numeroso, essendo assai limitate le relazioni che un'Amministrazione di tramways può avere, e quindi ristretto anche il lavoro di corrispondenza.

Quello che converrebbe tenere con cura si è la raccolta dei dati statistici sul consumo d'acqua, di carbone e d'olio, fatto da ogni locomotiva; la percorrenza di ogni macchina, ed il peso medio trascinato nelle diverse corse; la natura ed entità delle riparazioni occorrenti.

Questi dati devono servire per norma della Direzione, onde fissare il tipo più conveniente delle locomotive, relativamente alla natura del servizio che prestano sulle linee; devono servire per fare il bilancio annuo preventivo, ed anco per istabilire un premio ai macchinisti sull'economia del combustibile e dell'olio, il che non può che ridondare a beneficio dell'Amministrazione.

V.

Sviluppo dei Tramways *in Italia, e risultati ottenuti dai diversi tipi di locomotive in servizio sui medesimi.*

Il primo tramway che venne costruito in Italia fu quello a cavalli in Torino, da Piazza Castello alla Barriera di Nizza, fatto a spese di una Società di carattisti, ed esercito dal signor Domenico Ponzio. Esso fu aperto al pubblico il 15 gennaio 1872.

Vennero poscia: quello da Milano a Monza, della Società anonima degli Omnibus di Milano; quello da Milano a Saronno, della Società Belga pei tramways di Milano, Bologna e Roma; quello da Cuneo a San Dalmazzo, della ditta Chiappella e Belloli; quello di Napoli lungo la riviera di Chiaia, della Società anonima degli Omnibus; quello di Roma fino a Pontemolle, della suddetta Società Belga; quegli altri estesissimi di Torino, appartenenti pure alla Società Belga, ecc. ecc.

In quanto poi ai tramways a vapore, si hanno:

1° Quello già a cavalli, che da Milano andava a Saronno, e si prolungò ora sino a Tradate. Esso ha una lunghezza di 22 chilometri, con una pendenza massima del 13.5 0[00], ed una media del 5 0[00]; con curve il cui raggio minimo è di m. 25. L'armamento è fatto su longarine, a cui ora si sostituiscono le traversine; e le rotaie sono di ferro a canale, del peso di chilogrammi 24 per metro corrente, ma ciò solo nell'interno dei paesi, nei passaggi a livello, e nelle curve di raggio non inferiore a m. 30.

Nelle curve in cui il raggio è più piccolo, la ruotaia a canale è nella parte interna della curva, mentre l'altra ruotaia consta di una semplice lastra di ferro, sulla quale scorrono le ruote delle macchine e dei veicoli. Nelle altre parti della strada la rotaia è del tipo Vignole, e pesa soli 10 chilogrammi per metro corrente (1).

Su questa linea, della quale è proprietaria la Società Belga per tramways e ferrovie economiche di Roma, Milano e Bologna, sonvi 9 locomotive in esercizio, cioè: una del tipo Krauss di Monaco, sei del tipo Brown costruite in Winterthur (Svizzera), e due dello stesso tipo costruite da Carrels nel Belgio.

Si dotò la linea di una grossa officina, superiore di molto ai bisogni che si possono avere, e così l'esercizio è aggravato da una forte spesa per gli interessi di un capitale fisso non necessario; il che, in una od altra circostanza, contribuisce a render meno proficua tale linea, che pure è molto frequentata dai viaggiatori.

2.° Tramway già a cavalli da Cuneo a San Dalmazzo. Questa linea ha una lunghezza di chilometri 8, con pendenza massima del 18 0[00] e media del 13 0[00].

L'armamento è fatto con rotaie Vignole in ferro, del peso di 14 chilog. per metro corrente, poggiate su longarine.

Il servizio è fatto da due sole locomotive, del tipo Krauss di Monaco.

3.° Tramway Milano-Gorgonzola-Vaprio, della lunghezza di chilom. 29, in cui la massima pendenza è del 30 0[00] in un breve tratto presso Gorgonzola.

L'armamento è fatto su traversine, con ruotaie d'acciaio sistema Vignole, e pesanti 18 chilogrammi per metro corrente. Quest'armamento è, a dir vero, eccessivo, poichè vi potrebbero correre locomotive capaci di sviluppare una forza fino a 200 cavalli; mentre per le locomotive da tramway, che sviluppano una forza di 50 cavalli al più, sarebbe stata più che sufficiente una ruotaia pesante 12 o 14 chilogrammi per metro corrente.

E per dimostrare come, se si vuole che sia economico un tramway, non debbasi nulla trascurare che faccia risparmiare spese superflue, basterà constatare, nel caso attuale, quale sia la maggiore spesa avuta nella costruzione di questo tramway coll'adottare ruotaie superiori al bisogno. Per ogni metro corrente di ruotaia si hanno 4 chilog. in più, quindi per ogni metro di binario 8 chilog., e per i 29 chilometri 232,000 chilog.; che vennero pagati a

(1) Nel tratto Saronno-Tradate si fece l'armamento su traversine con ruotaie a doppio fungo, di quelle fuori d'uso delle strade ferrate dell'Alta Italia, utilizzando il fungo piccolo che è in ottimo stato. Questo armamento, benchè eccessivamente pesante, è però di poco costo, essendo il prezzo delle ruotaie vecchie da 7 ad 8 centesimi il chilogramma.

L. 23 il quintale, e quindi importarono una spesa di lire 53,360, che è assolutamente improduttiva, riescendo insignificante il vantaggio della maggior durata che si volesse addurre per le ruotaie più robuste, poichè la parte che si consuma, cioè il fungo, è poco differente, sia la ruotaia da 18 o da 14 chilog. per metro corrente.

Su questo tramway sonvi. 2 locomotive del tipo Krauss, una locomotiva del tipo Henschel et Sohn di Cassel, tre del tipo Brown di Winterthur, ed una di Fax-Walkes di Bristol.

Oltre a queste, si esperimentò su questa linea un altro tipo di locomotive della Fabbrica americana al Baldwin Works di Filadelfia, ed uno della ditta Bamat di Milano.

4.° Tramway da Vercelli a Trino e Gattinara. Venne aperto soltanto il 15 dicembre p. p., ha la lunghezza di 10 chil., ed è esercito da una locomotiva del tipo Baldwin Works di Filadelfia, e da 9 locomotive del tipo Henschel et Sohn di Cassel.

5.° Tramway da Torino a Moncalieri. Era prima a cavalli, e solo in via di esperimento se ne incominciò da poco l'esercizio con 2 locomotive, delle quali una del tipo Brown di Winterthur, e l'altra del tipo Henschel et Sohn di Cassel. Quest'ultima però è di molto superiore ai bisogni del tramway, essendo troppo grande, e verrà, dicono, sostituita fra breve con altra di tipo simile a quello in uso sui tramways di Lombardia. —

Oltre le dette linee, ve ne sono molte altre in costruzione ed in progetto, ma di esse non terremo parola.

Passeremo, invece, brevemente in rassegna i diversi tipi di locomotive, ed accenneremo ai risultati ottenuti, per quanto ci consentono le esperienze fatte sulle diverse linee.

(Continua). X.

Nostre Corrispondenze

Roma, 7 gennaio.

La notizia della *Gazzetta Piemontese*, che, per un lodevole scrupolo di fedeltà, voi avete nella vostra cronaca dello stesso mercoledì contrapposto alle informazioni comunicatevi colla precedente mia lettera intorno alla vendita delle nuove Obbligazioni delle Ferrovie Sarde, non aveva ombra di fondamento per una parte, e per l'altra era almeno assai inesatta. Non doveva neppur parere credibile, mi sembra, e non istava di fatto, che il Consiglio d'amministrazione della Compagnia Reale non avesse ancora preso alcuna deliberazione circa l'anzidetta vendita stipulata colla Banca M. Bondi e figli. L'egregio consigliere delegato comm. Segrè, sebbene fosse munito di pienissimi poteri e agisse nel proposito di pienissimo concerto col presidente del Consiglio comm. Griffini, non istimò tuttavia conveniente di apporre la propria firma al contratto, senza prima ottenere da tutti i suoi colleghi l'esplicita approvazione dei patti convenuti.

E l'*offerta ben più vantaggiosa per la Compagnia*, può darsi sia stata trasmessa, *quando più non era tempo*, da qualcuna delle indicate Ditte o Banche; ma posso garantire senza tema di essere smentito, che la *Banca Generale di Roma* vi rimase estranea.

Ciò mi è sembrato necessario di scrivervi per ricondurre ogni cosa alla verità, e per fornirvi una prova di più della non mai smentita esattezza delle mie informazioni. —

La Società della ferrovia di Fiumicino trasmise testè una istanza al Presidente del Consiglio dei Ministri, colla quale, dopo avere descritte le opere da essa compiute senza il menomo sussidio dello Stato, dopo avere enumerati i vantaggi già recati a Roma e quelli immensamente maggiori che potrebbe recarle; dopo avere amaramente lamentato le grandi opposizioni e difficoltà incontrate, chiede: le sia data la concessione della linea diretta dai prati di **S. Cosimato in Trastevere al mare**; oppure che sia annullata l'attuale Convenzione di esercizio per lei disastrosa, e richiamata in vita quella a treni-chilometri, antecedentemente stabilita colla Società delle Ferrovie Romane, o accordi una sovvenzione chilometrica alla linea fatta; o infine, in via subordinata come dicono i legali, il Governo autorizzi la Società delle Romane a riscattare la linea ed a rimborsare danni e spese agli azionisti.

Certamente, a filo di logica e di giustizia, una volta che il Governo diede la concessione della ferrovia di Fiumicino per l'acquistata convinzione che dovesse servire all'utile pubblico; ed una volta che qualche utile deve esserne già in realtà derivato, se le Ferrovie Romane hanno potuto realizzare un *utile netto* di L. 60,000 nei primi sei mesi d'esercizio, sarebbe obbligo per il Governo stesso di non lasciare affogare, *more solito*, un'impresa interamente condotta dall'industria privata. —

Le molte ragioni addotte dall'egregio avv. Cesana, concessionario della ferrovia dei Castelli Romani, per giustificare il ritardo nell'iniziamento dei lavori, furono ritenute valide dal Ministero dei lavori pubblici, e venne quindi sospesa la già decretata decadenza, prorogando il tempo utile sino a tutto aprile 1879. —

Riusciti soddisfacentissimi gli esperimenti di prova eseguiti dall'Ufficio del Genio civile di Roma sul nuovo ponte del Tevere a Ripetta, e riconosciute quindi adempiute le condizioni della concessione relativamente alla parte tecnica, ne venne approvato il collaudo. —

Il Comune di Torre Annunziata, che costruì il suo porto a proprie spese, chiese al Governo la facoltà di potere occupare gli arenili compresi nel porto stesso ed adiacenti, per erigervi magazzini generali ed altri Stabilimenti, ad esclusivo uso del commercio marittimo, rimanendo però sempre le aree di proprietà dello Stato, e colla clausola risolutiva della decadenza della concessione, ove degli anzidetti terreni si facesse altro impiego. E l'onesta domanda incontrò, non è guari, favorevole accoglienza presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il quale approvò poi, nella sua seduta generale di sabato, il progetto di massima d'un tronco di ferrovia Ponte S. Pietro-Usmate-Seregno, lungo la linea Bergamo-Como; e il progetto per l'impianto delle Officine di riparazione del materiale mobile in Taranto, convenendo nell'avviso della Società delle Meridionali, che giovi meglio, per l'interesse del servizio e la facilità della custodia, siano ricostrutte entro il recinto della Stazione, in luogo dell'antica località, distanti circa tre chilometri, dove l'anno scorso avvenne l'incendio, di cui avrete memoria.

La Sezione prima si espresse favorevolmente sul disegno di un appalto per la provvista di 32 scambii da servire all'armamento delle Stazioni del tronco ferroviario Romagnano-Grossano, e su varii disegni per opere di consolidamento lungo la linea Messina-Siracusa; e finalmente giudicò potersi concedere la dichiarazione di pubblica utilità per l'ampliamento del Lung'Arno nella città di Pisa.

E la Sezione seconda fece buon viso ad otto progetti per opera di difesa frontale e di rinforzi di argini sul fiume Adige, Verona nelle provincie di Padova e Rovigo.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Da qualche giornale vennero annunciate dimissioni o prossime modificazioni nei componenti il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, in seguito all'avvenuto cambiamento di Ministero.

Noi siamo in grado di affermare che tali notizie non hanno alcun fondamento, non potendo quel cambiamento avere influenza di sorte sulla composizione del suddetto Consiglio, d'indole affatto amministrativa.

Il Ministro dei lavori pubblici, accogliendo la proposta del Consiglio d' amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, approvò che il servizio dei piroscafi sul lago di Garda sia ridotto all'orario ed alle norme, ch'erano in vigore prima del 1872, cioè a 6 corse settimanali, tre per sponda.

Col 10 corrente partiranno normalmente da Milano col treno 19 (ore 7.10 pom.) una carrozza di 1ª classe con compartimento a letti, ed una di 2ª classe, dirette ambedue a Roma, donde faranno ritorno coi treni 38 e 20, togliendo così ai viaggiatori, che seguono la via di Pavia, il fastidio di cambiare di treno a Novi, e dando agio ai medesimi di poter prender posto in un compartimento a letti sino dalla Stazione da cui parte il treno.

Il 15 corrente verrà tenuta in Milano una conferenza allo scopo di prendere gli accordi necessarii per l'attivazione di una tariffa diretta fra l'Italia ed il Belgio per la via del Brennero. A tale conferenza prenderanno parte i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, del Sud dell'Austria, Renana, Assiana Lodovica, e Belghe dello Stato.

A tenore delle conclusioni della conferenza tenutasi a Francoforte sul Meno il 3 e 4 luglio 1878 circa l'orario ferroviario invernale, il 15 corrente si terrà colà una nuova conferenza internazionale, affine di prendere gli opportuni accordi per l'orario estivo.

A questa conferenza, a cui prenderanno parte le Ferrovie austriache e germaniche, vennero pure invitate le principali Amministrazioni ferroviarie limitrofe italiane, francesi, inglesi, svizzere, belghe, ecc.

Tra la Direzione generale dei telegrafi e l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia venne stabilito, che questa s'incarichi del recapito dei telegrammi che dalla Stazione ferroviaria di Abano sono diretti al paese omonimo, mediante il pagamento di una tassa di espresso di L. 0.50 per telegramma; di quelli pei Bagni termali, verso la tassa di L. 0.75; e di quelli per Mont'Ortone, verso la tassa di L. 1.00; togliendo così l'inconveniente verificatosi in passato, che specialmente i forestieri accorrenti a queste terme fossero costretti a pagare tasse di espresso sovente eccessive, senza che avessero la prontezza del recapito, indispensabile al servizio telegrafico.

Il 2 corrente, fra la Società delle ferrovie Meridionali ed il comm. ing. A. Cottrau, è stata sottoscritta una Convenzione, mercè la quale l'Impresa Industriale Italiana si è obbligata a compiere entro il corrente mese i lavori necessarii per ristabilire il passaggio dei treni ferroviarii sul ponte Esaro, della linea Buffaloria-Cosenza, la cui spalla sinistra fu, come è noto ai nostri lettori, asportata dalle ultime piene. Pel nuovo ponte si adopreranno i ferri tutti dell'antica travata rimasta intatta, portandone però le luci da 30 a 40 metri.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni ferroviarie. — Nell'ordine del giorno per la riconvocazione della Camera dei deputati il 14 corr., trovasi iscritto, dopo il bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1879, il progetto di legge per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno.

Ferrovia Casale-Chivasso. — Scrivono alla *Perseveranza* da Crescentino, 3:

Fu testè mandato al Parlamento un indirizzo firmato da 386 Casalesi, oltre i rappresentanti e la Giunta municipale di Casale, Morano, Trino, Palazzuolo, Fontanetto da Po, Crescentino, Verolengo, perchè s'accordi il tronco da Casale a Chivasso, che tanta vitalità dovrebbe portare a quelle terre, e si cerchi il modo di far entrare nella terza classe questa linea ferroviaria.

Ferrovia Palermo-Catania. — Scrivono da Palermo, 2, all'*Opinione*:

Viene nuovamente a galla la quistione della ferrovia centrale da Palermo a Catania, che molti credevano già risoluta.

Sapete che l'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, non volle mai sentirne di fare studiare la linea delle Imere; che il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò la linea di Vallelunga, con le varianti suggerite dagli ingegneri Giordano e Lanino; e che il Ministero, in seguito a questa approvazione, ha già dato in appalto uno dei tronchi della suddetta linea di Vallelunga. Or bene, non ostante tutto ciò, i Comuni interessati non si sono dati per vinti; si sono riuniti in Consorzio, ed hanno fatto eseguire a loro spese, sulla linea delle Imere, gli studii di campagna dall'egregio ing. Parato, il quale ha già pubblicato la sua relazione. Emerge da questa relazione, che la linea delle Imere abbrevia di 20 chilometri la via da Palermo a Catania; che può essere costruita in quattro anni, mentre per quella di Vallelunga abbisognano dieci anni; e finalmente che, oltre ai grandi vantaggi economici nell'interesse della Sicilia, lo Stato risparmierebbe nientemeno che dieci milioni. Tale relazione, con tutti gli studii analoghi, è stata presentata da una Commissione al Ministero perchè la faccia esaminare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per poi decidersi se, non ostante tutto quello che si è fatto per la linea di Vallelunga, debba questa abbandonarsi, per accordarsi la preferenza alla linea delle Imere.

Tramway di Palermo — Scrivono da Palermo, 1, che venerdì scorso ebbe luogo una riunione per l'istituzione dei *tramways* da Palermo a Corleone. La importanza delle persone che vi presero parte assicura il felice successo di quella provvida idea, dall'attuazione della quale si aspettano non lievi vantaggi.

Ferrovia Varese-Como. — Leggesi nella *Lombardia* che la ferrovia Como-Varese-Laveno è sempre il vivo desiderio di tutti. La Camera di commercio di Varese ha interessato a favore di essa i deputati del circondario, ed in particolare l'on. Adamoli. Non dubitasi che ai deputati varesini si associeranno anche gli altri della provincia, imperocchè si tratta di un interesse generale, che deve stare a cuore a tutti.

Linea d'accesso al Sempione — La Giunta municipale di Arona, al leggere che la Commissione eletta dalla Camera dei deputati per l'esame del progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie, propose Gozzano per punto di raccordo alla linea d'accesso al Sempione, ha votato e diretto alla stessa Camera una petizione, in cui si combatte questo tracciato sostituito a quello di Arona, e si chiede che, circa la linea d'accesso al Sempione, si sopprima l'inciso « da Gozzano », proposto dalla Commissione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 4 corrente:

Le notizie che si hanno dalle differenti parti della Svizzera circa all'esito probabile della votazione popolare che avrà luogo il 19 corrente sui sussidii alle strade ferrate delle Alpi, sono in generale favorevoli all'accettazione della legge votata dai Consigli legislativi federali.

Gran parte dei conservatori lucernesi, credesi, si pronuncieranno per il compromesso. Uri, Svitto ed anche recentemente Nidwalden, si dichiararono propensi ad accettare la nuova legge.

D'altra parte, anche nel Cantone dei Grigioni, come in quello di S. Gallo, si spiega una corrente favorevole al compromosso; per cui la grande opposizione si crede limitata principalmente ai Cantoni di Vand, Ginevra e Vallese.

Anche nel Cantone di Friborgo ebbero luogo delle riunioni, fra cui una domenica scorsa in Friborgo stesso, alla quale partecipavano dei delegati di tutte le parti del Cantone, e nella quale si risolvette, meno poche eccezioni, all'unanimità, essere nell'interesse del partito cattolico-conservatore di tutta la Svizzera, come pure nell'interesse politico e materiale del Cantone di Friborgo, di accettare il compromesso del Gottardo e di partecipare nel numero il più possibilmente maggiore ai Comizii del 19 corrente.

— Sotto il titolo: « il Registro dei milioni della ferrovia del Gottardo » *(Das Millionenbuch der Gotthardbahn)*, è uscito testè dalla tipografia Orell Füssli e C. in Zurigo un chiaro prospatto delle differenti cifre delle sovvenzioni destinate a questa gigantesca impresa. Tale pubblicazione ha il solo scopo di diffondere la conoscenza di quest' opera, e non costa che 5 cent.

— La passata settimana ebbe luogo, dalla parte di Göschenen, la verifica dell'asse del tunnel; e, con gioia degli ingegneri, questo lavoro diede i più felici risultati. Sopra un tratto di oltre 5 chilometri all'interno dall'imbocco della galleria, si riscontrò una deviazione di soli 12 millimetri. Quindi l'incontro delle due gallerie d'avanzamento può ritenersi ormai certo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 27.20, dal lato di Airolo m. 29.80; quindi in totale m. 57, cioè in media giornaliera m, 8.15.

Ferrovie francesi — Con decreti del Ministero dei lavori pubblici, del 21 e 28 dicembre scorso, il sig. Graeff, ispettore generale dei ponti e strade di 1ª classe, è stato nominato presidente della sezione del Consiglio generale dei ponti e strade incaricata dell'esame delle questioni relative alla costruzione delle strade ferrate; ed il sig. Couche, ispettore generale delle miniere di 1ª classe, è stato nominato presidente della sezione dello stesso Consiglio incaricata dell'esame delle questioni relative all'esercizio delle ferrovie.

— Il suddetto Ministro autorizzò la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest ad aprire all'esercizio, pei viaggiatori e per le merci, a partire dal 30 dicembre p. p., la linea da Avranche a Dol, della lunghezza di m. 43.400, e la linea da Saint-Lò a Coutance, della lunghezza di m. 29.500.

— Il *Journal des Dèbats* reca alcuni particolari intorno all'incendio dei magazzini generali della Compagnia Paris-Lyon-Mèditerranée alla Mouche. Questi immensi *docks* contenevano tutto il materiale di ricambio per l'esercizio della porzione della linea da Mâcon a Nizza; vi erano tutti gli svariati oggetti che servono al mobiliamento delle Stazioni, alla decorazione dei vagoni, le materie prime pel coloramento delle carrozze, legno, ferro ed ordigni d'ogni sorta necessarii al servizio importante di tutta la parte meridionale della linea.

Il valore di questo materiale era stimato da un recente inventario nella somma di sette milioni di franchi. Il pronto soccorso recato dai pompieri, dai soldati, dal personale della ferrovia e dagli abitanti del quartiere, riuscì a salvare dal fuoco molta parte degli oggetti contenuti nei magazzini. Tuttavia il danno si calcola ascendere ad oltre 2 milioni.

Ferrovie belghe — Il *Volkvriend* di Ruremonde annuncia che, salva l'approvazione del Governo, la sezione Ruremonde-Gladbach, della linea da Anversa a Gladbach, sarà aperta all'esercizio col 1° febbraio prossimo. Ogni divergenza d'opinione tra le Compagnie interessate è del tutto appianata; la strada è pressochè ultimata, meno le piattaforme girevoli alla Stazione di Rozendaal, non affatto indispensabili all'esercizio. La sezione Ruremonde-Anversa si aprirà probabilmente il prossimo maggio.

Ferrovie tedesche. — Il sig. Maybach, ministro del commercio di Prussia, si è recato a Friedrichsruhe per conferire col principe di Bismarck sulle misure da prendersi affine di regolare l'esercizio sulle ferrovie tedesche e prussiane in modo più conforme ai bisogni delle relazioni commerciali. Si tratterebbe per ora di creare un Consiglio generale economico, nel quale verrebbero chiamati uomini competentissimi in materia di commercio e d'industria, e che verrebbe aggiunto all'Amministrazione centrale delle ferrovie. — Così dice una nota del *Reichsanzeiger.*

Ferrovie della Serbia. — Il generale Kowanoff è partito da Belgrado per Nisch, come rappresentante d'una Compagnia russa di ferrovie, per trattare definitivamente colla Russia pei lavori della ferrovia da Belgrado ad Alexinatz e negoziare un prestito di 50 milioni di franchi, destinato a coprire le spese di costruzione.

Ferrovie spagnuole. — Secondo quanto riferisce la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, una potente Società francese, la Società generale, avrebbe fatto al Governo spagnuolo la proposta d'incaricarsi di terminare ed esercitare la rete ferroviaria del Nord-Ovest. Esso dice che, dopo una conferenza tenuta a Madrid fra i rappresentanti di questa Società, il presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro del *fomento* (lavori pubblici), i detti rappresentanti ritornarono a Parigi per render conto della loro missione, ch'ebbe per risultato di combinare le basi d'una Convenzione.

Una di queste basi, dicono i bene informati, sarebbe di pagare subito alcuni creditori, i cui crediti sono liquidi, e tra questi gl'impiegati dell'antica Compagnia, a cui sono dovute grosse somme per arretrati. Poscia si procederebbe alla liquidazione dei conti cogl'imprenditori dei lavori, che si trovano in analoga condizione.

Accettato in massima l'affare da ambedue le parti, non resterebbe a risolvere che una sola difficoltà, quella dipendente dal gran numero di milioni, di cui si ritiene creditore l'antico impresario generale della costruzione; ma tale difficoltà, non mancano i mezzi di superarla, benchè non sia qui opportuno indicarli.

Ad ogni modo, la soluzione di affidare ad una solida Società il compimento e l'esercizio della suddetta rete, pare la più pratica, la più efficace, la più conveniente, tanto per le Provincie, che per lo Stato.

Ferrovie portoghesi — Telegrafasi da Lisbona, 3: Il Re ha aperto oggi in persona il Parlamento. Il discorso reale annuncia la conclusione della Convenzione coll'Inghilterra per la costruzione di ferrovie, che uniscano i possedimenti inglesi e portoghesi nelle Indie ed in Africa.

Ferrovie americane. — Leggesi nell'*Eco d'Italia*: Uno dei pochi casi in cui la giustizia è stata inesorabile è quello di John S. Morton, già presidente della Compagnia ferroviaria dell'Ovest-Philadelfia ed uno dei direttori dell'Esposizione mondiale. Egli, insieme col suo complice, è stato condannato a 10 anni di carcere per le frodi commesse a danno di quella Compagnia, da lui defraudata di 2,000,000 di dollari.

Notizie Diverse

Bilancio del Ministero dei lavori pubblici. — Fu distribuita ai deputati la Relazione dell'on. Alvisi

sul bilancio di prima previsione pel 1879 del Ministero dei lavori pubblici.

La competenza dell'anno è proposta in L. 80,071,143.52. La somma di L. 59,236,802.66 per le ferrovie è inscritta *per memoria*, dipendendone lo stanziamento definitivo dalla nuova legge ferroviaria. La somma di L. 80,071,143.52 si suddivide in L. 55,274,478.05 della spesa ordinaria, e lire 24,796,665.47 della straordinaria.

Ne riparleremo.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 25 novembre scorso (*Gazz. Uff.* 4 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, col titolo di: *Società anonima della strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia*, e col capitale di L. 5,000,000 diviso in 10,000 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata a trasferire la sua sede da Torino a Firenze, con opportuna modificazione allo statuto sociale.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi ha pubblicato il seguente Avviso:

L'Ufficio internazionale di Berna comunica che, a cominciare dal 1° gennaio 1879, sono portate a L. 4.60 per parola le tasse, a partire da Brest per i seguenti Stati e territorii dell'America:

Jowa.

Missouri (eccettuato S. Louis).

Louisiana (New-Orleans ed altre località).

Nebraska (Omaha ed altre località), ed a L. 14.86, pure a partire da Brest, per Portorico.

Non vi è alcuna variazione nella tassa per S. Louis.

Luce elettrica. — Il *Journal des Débats* annunzia che la luce elettrica è stata utilizzata in Austria sopra una linea ferroviaria per illuminare la strada in modo tale che, durante le notti più oscure, si possano distinguere gli ostacoli a grandi distanze. L' apparecchio illuminatore fu inventato dal sig. Whitehead, il fabbricante di torpedini dimorante a Fiume, e viene collocato sulla locomotiva.

— Ultimamente un Inglese scriveva ad un giornale di Londra, suggerendo l'idea di porre una luce elettrica alla prora delle navi a vapore. Quella proposta fu di recente adottata da una delle Società di navigazione di Brema, e, giorni sono, uno dei suoi piroscafi percorreva il corso del Tamigi a grande velocità, avendo a prua un fanale a luce elettrica.

Necrologia. — Dobbiamo noi pure associarci alle generali dimostrazioni di lutto per la duplice perdita, in questi giorni avvenuta in Torino, degli illustri geologi, prof. Angelo Sismonda e prof. Bartolomeo Gastaldi, ambidue benemeriti della scienza, e degni della fama che godevano per opere importanti e per eminenti servigi nell'insegnamento presso la nostra Università e presso la Scuola degl'ingegneri al Valentino. Dobbiamo soprattutto ricordare gl'importanti studii geologici del prof. Sismonda, che valsero a preparare la grande impresa del traforo del Fréjus.

Gli onori funebri resi agl'illustri estinti dai nostri Corpi accademici e dalle principali illustrazioni della scienza, col concorso delle Autorità e di ogni ordine di cittadini, attestano quanta fosse la stima che di loro si aveva, e la grave perdita che ha fatta in loro l'Italia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, il movimento della scorsa settimana è stato conforme a quello della Rendita. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero poco trattate a 350 e 352, poi a 340 e 341 *ex-coupon* di L. 12.59. Le Obbligazioni relative s'aggirarono sul 260.50 e 260.75; i Boni sul 588.

Le Sarde, della serie A, si negoziarono a 259.25 e 259.50; quelle della serie B., a 263 e 256 *ex-coupon* di L. 7.50 in oro.

Le Pontebbane quotate a 403 e 404, poi a 394 *ex-coupon* — L'Alta Italia a 269 e 262.

A Parigi, abbastanza sostenute le Lombarde a 150 e 151; le Obbligazioni relative a 243 e 241, poi a 244 *ex-coupon* — Le Azioni Ferrovie Romane, nella stessa Borsa di Parigi, si tennero a 73; le Obbligazioni a 280.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Milano 1861 — 65ª Estrazione pubblicamente eseguita il 2 gennaio 1879.

Serie estratte:

133 495 527 632 783 1149 1276 1710 1798 1818 2098
2221 2364 2457 2463 2484 2630 2809 2898 2940 2967 3004
3038 3052 3122 3276 3332 3459 3719 3754 3834 3919 3931
4059 4211 4390 4459 4528 4536 4959 5208 5288 5434 5447
5472 5530 5573 5576 5667 5713 5725 5817 5879 5901 5990
6037 6159 6234 6302 6423 6625 6659 6838 7163 7317 7381
7509 7541 7646 7756 7833 7998

Obbligazioni premiate:

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
5667	20	70,000	133	30	150	3052	27	100
4390	20	1,000	783	6	150	4059	46	100
5901	24	1,000	2221	38	150	4211	17	100
1798	9	500	3719	43	150	4536	21	100
2809	2	500	6423	39	150	5576	8	100
5576	34	500	6838	34	150	5817	35	100
2809	1	300	7317	46	150	6037	42	100
5434	7	300	7541	33	150	6423	40	100
5990	25	300	783	3	100	7317	14	100
7509	30	300	2630	40	100	7998	25	100

Vinsero L. 60 i numeri:

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
133	22	632	32	632	49	783	49	1710	40	1798	49
2221	26	2364	50	2463	14	2484	11	2484	44	2630	20
2898	11	3038	20	3332	39	3459	40	3834	26	3834	49
4059	32	4211	38	4536	1	5208	31	5447	30	5472	33
5530	33	5573	8	5667	14	5725	34	5817	5	5879	22
5990	20	6037	49	6423	24	6423	36	6659	2	7163	39
7317	13	7756	12	7833	31	7833	46.				

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle 72 serie sopra estratte, abbenchè non premiate, hanno però diritto al rimborso in L. 47 cadauna.

Il rimborso avrà luogo a datare dal 1° luglio 1879: a Milano, presso la Cassa comunale; Brusselle, J. Errera-Oppenheim; Francoforte s/M. A. Reinach; Parigi, Kohn Reinach e C.

La prossima estrazione avrà luogo il 1° luglio 1879.

Prestito a premii della città di Venezia — Nella XXXVIII estrazione del Prestito a premii della città di Venezia, eseguita il 31 dicembre p. p. presso il Municipio, a tenore del piano relativo, i premii furono conseguiti dalle Obbligazioni seguenti:

Serie estratte che concorrono ai premii:

9034 1995 10228 8888 7869 12144 2195 8277 14760
586 12864 9269 9133 8695 11635 8436 14992 3013
14093 11495 5794 11013 9183 14264 2649 14708 1166
732 4015 15351 5995 4120 9033 9532 11624 1865
13039 434 13587 14290 2737 12466 3472 2896 6656
10431 1373 12960 13223 5636 4868 2302 10660 12752
11397 6418 14488 14247 9777 13843 160 12311 4070
9062 6753 9573 3070 12373 6016 1838 4093 4832
12861 4089 7967 13270 12267 3685 1404 5609 1763
4288 3735 3107 1557 4610 4132 7194 9163 5628
5480 9097 5745 4896 6716 15174 4612 7942 11702
12760 14929 4755 2890 13532 7881 6452 1231 13285
8908 1290 5351 14205 855 12011 8414 11314 7158
6083 10092 5254 7416 8208 2055 14454 2035 4401
5341 3397 8426 1835 9863 9642 8330 15005 9932
6468 14967.

Obbligazioni premiate:

Premio di L. 60,000 — Serie 8888 N. 18.

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
12373	11	500	12760	13	250	8414	25	100
13587	12	250	3735	16	100	6418	18	100
1838	4	250	4868	16	100	4120	21	100

Premii da L. 50:

4401	25	3341	17	13270	23	434	20	6168	17	2896	5
14205	8	4283	15	9897	14	1231	4	14929	24	11314	7
4015	1	14247	15	13285	12	14247	2	9163	12	13223	18

11314	16	15174	25	9863	20	8426	12	13039	23	1231	10
8436	12	12752	17	3107	4	3107	8	9897	6	9163	4
15005	13	13223	24	1838	8	732	11	14488	11	14093	18
9062	22	7869	6	4120	7	9777	2.				

Le altre Obbligazioni appartenenti alle serie estratte, non comprese nella tabella dei premii, sono rimborsabili alla pari, cioè con lire 30 (trenta) ciascheduna. — Il pagamento dei premii e rimborsi avrà principio dal 1° maggio prossimo.

CONVOCAZIONI

Manifattura di lane in Borgosesia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 corrente in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio e dei revisori, per deliberazione sul bilancio 1878, e per la nomina di amministratori e revisori.

Banca di Torino — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 25 corrente in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio e dei censori, per deliberare sul rendiconto 1878, e per la nomina di amministratori e censori.

Banca di Pinerolo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corrente in Pinerolo, sede sociale, per udire la relazione del Presidente e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1878, e per la nomina di emministratori e censori.

Banca di Ferrara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 26 corrente in Ferrara, sede sociale (via Orefici, 23), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione ed il rapporto dei censori, per l'approvazione del bilancio e dividendo 1878, e per la nomina di amministratori e censori.

Società miniere Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corr. in Genova, sede sociale (piazza Vigne, 4), per udire la relazione del Consiglio ed il rendiconto a tutto giugno 1878, e per la nomina di revisori e consiglieri.

PAGAMENTI

Società della Ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — Dal 7 corrente si pagheranno agli azionisti gl'interessi pel 2° semestre 1878, in ragione di lire 12.50 per azione: in Torino, presso le Cassa sociale (via Santa Teresa, 18); in Piacenza, presso i banchieri fratelli Ponti.

Avvisi d'Asta

Il 14 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma. si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di grandi vetrinoni di legname per chiusura di arcate, con posizione in opera, nel nuovo Palazzo delle Finanze, per la presunta somma di L. 28,532. Lavori da eseguire entro 80 giorni. Deposito interinale L. 1400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2800 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Sannitica da Ponte Principe a Termoli, compreso fra Larino e Termoli, della lunghezza di m. 33,307, per la presunta annua somma di L. 21,740. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Prenestina Nuova, dalla strada Maremmana inferiore (tronco II) all'osteria della Bufola, per l'annuo canone di L. 8158.65. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 650 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 850 idem o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di finimento e decorazione delle sezione nord del gran fabbricato del Campo Santo, per il presunto importo di L. 64,000. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito cauzionale L. 6000, oltre lire 450 in conto spese.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della fornitura di 15,000 sbarre in acciaio fucinato (mod. 1870) per l'importo di L. 57,000, dedotto il ribasso offerto di lire 20.67 per cento. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Recanati, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 2° tronco della strada obbligatoria del porto di Recanati, in diminuzione dell'importo di L. 20,948.02, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 1500 in biglietti consorziali.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Tarquinia-Castense-Acula-Orvietana (tronco I), dalla provinciale Aurelia-Etrusca al confine territoriale di Canino, in diminuzione dell'annuo canone di L. 3902.83, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 450 in moneta o biglietti consorziali.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della illuminazione dei fari e fanali della provincia di Cagliari, durante il quadriennio 1879-1882, per la presunta complessiva somma di L. 109,620. Deposito interinale L. 5800, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,900 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale degli Abruzzi, compreso fra il ponte sul Volturno ed il ponte Titolo, della lunghezza di m. 40,487, per la presunta annua somma di L. 19,440. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 2000, in numerario o cartelle D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria in Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di chilogrammi 20,000 di ottone in lamiera mezzana, in diminuzione dell'importo di L. 51,814.33, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo. Deposito L. 6200 in contanti o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Scicli (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per la costruzione della strada comunale obbligatoria nel territorio di Ragusa, dal Ponte Vecchio sull'Irminio al territorio di Santa Croce Camerina, della lunghezza di chil. 9,906.15, per l'importo di L. 130,000. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada prov. da Gibellina ad Alcamo, 4° e 5° tratto, a danno dell'Impresa Ingrassia che abbandonò l'opera, per lo importo di L. 97,229.43. Deposito interinale L. 5000 in numerario o biglietti consorziali.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione del 1° tronco della strada nazionale degli Abruzzi, compreso fra la Stazione ferroviaria di Caianello ed il ponte sul Volturno, della lunghezza di m. 29,426, per l'annuo canone di L. 20,000. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare per le fortificazioni di Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di due magazzini per materiale d'artiglieria e di una tettoia per laboratorio nella regione Palliari presso Spezia, in diminuzione dell'importo di L. 246,719.53, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro 450 giorni. Deposito cauzionale L. 30,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si procederà al

definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di 30,000 aste da casse di fucili (mod. 1870), in diminuzione dell'importo di L. 98,203.87, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Consegna alla suddetta Direzione in 3 rate eguali di 10,000 aste, la prima entro 100 giorni, e le altre due di 50 in 50 giorni successivi. Deposito L. 11,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 1° febbraio p. v., presso il Municipio di Monterotondo (prov. di Roma), si terrà un'asta per la costruzione delle pubbliche fontane, serbatoio e lavatoio pubblico, e di escavazione per la conduttura dell'acqua potabile in città, per il presunto importo di L. 29,866.11. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito interinale L. 2986.61; cauzione definitiva eguale alla somma depositata in biglietti consorziali o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1879.

Morandini comm. Giovanni, presidente del Consiglio d'amministrazione Milano, lire 10; Massa comm. Mattia, Direttore dell'esercizio id., 50; Lavison cav. Amato, capo div. dell'economato id., 10; Kossuth cav. Luigi Teodoro, ing. in capo della traz. e del mat. Torino, 10; Maroni ing. Marco, capo div. dei telegrafi Milano, 10; Cot. cav. Leopoldo, capo dell'agenzia dei reclami id., 5; Medin conte Stefano, segretario del Consiglio d'amm. id., 6; Calvori Icilio, id. id., 2.50; Belgiojoso Ariberto, id. id., 2; Cavagliano Pietro, applicato al segretariato id., 1; Negretti ing. cav. Cesare, ispett. dell'economato id., 2.50; Oppizi cav. Ugo, id. id., 2, Lualdi Giovanni, id. id., 2; Tiboldi Caldo, id. id., 2; Dal Broi Giacinto, capo ufficio all'economato id., 2; Barbavara Antonio, capo div. agenzia mov. id., 10; Bonazzi Luigi, ispett. princ. id., 3; C. Rossi, ispettore id., 3; P. Vismara, id. id. 3; A. Ceredà, id. id., 3; G. Medin, id. id., 3; O. Mayr, capo ufficio id., 2.50; Mantelli ing. Pietro, ispett. div. telegrafi id., 5; Rossi Francesco, id. id., 5; De Seras Cesare, id. id., 5; F. Avogadro di Vigliano, cont. id., 1.20; Pardon Luigi, capo officina telegr. id., 3; Tizzoni Alessandro, sotto capo off. telegr. id., 2; Bassi Giacomo, orologiere id., 1.50; Burzoni Pietro, id. id., 1.50; Borra Pietro, id. id., 1.50; Scanavini Luigi, id. id., 1; Pozzo Vincenzo, id. id., 1; Garneri Carlo, id. id., 1; Orlandi Francesco, id. id., 1; Carcano Angelo, id. id., 1; Gioy Leone Giuseppe id. id., 1; Ferrari Emilio, id. id., 0.50; Maffiotti Giuseppe, id. id., 1; Capello Antonio, id. id., 0.50; Salvarezza Erminio, id. id., 0.60; Chiesa Carlo, id. id., 0.50; Casorati Ferruccio, id. id., 0.50; Seren Carlo Basilio, capo ufficio agenzia reclami id., 2; Gabetti avv. Carlo, cont. agenzia reclami id., 1.50; Beccaria Enrico, id. id., 1.50; Gallesio Gio. Batt., id. id., 1.05; Carbone avv. Giorgio, applicato id., 1; Gutardi Pietro, id. id., 1; Forestini Giovanni, contabile id., 1.20; Ripa Paolo, applicato id., 1; Orecchia Cesare, portiere id., 0.70; Cesarico Ernesto, id. id., 0.40 — Totale L. 191.05.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

48ª Settimana. — *Dal 26 novembre al 2 dicembre* 1878.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1878	1,446.—	466,981.61	322.95
Settimana corrisp. nel 1877.	1,446.—	454,306.24	314.18
Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . .	»	+ 12,675.37	+ 8.77
Introiti dal 1° gennaio 1878	1,446.—	19,262,750.67	13321.40
Introiti corrisp. nel 1877	1,446.—	20,572,797.11	14227.38
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . .	»	—1,310,046.44	— 905.98
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1878.	1,147.—	122,057.12	106.41
Settimana corrisp. nel 1877.	1,141.—	67,887.44	59.50
Differenze nei prodotti della settimana 1878	+ 6	+ 54,169.68	+ 46.91
Introiti dal 1° gennaio 1878.	1,145.27	6,923,555.01	6,045.35
Introiti corrisp. nel 1877 .	1,102.49	6,688,384.36	6,066.62
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878	+ 42,78	+ 235,170.65	— 21.27

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1878

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,379.12	13,181.95	8,354.15
Piccola Velocità	6,688.54	309.25	3,062.27
Totali . . .	37,067.76	13,491.20	11,416,42

Strade Ferrate Romane

42ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	499,891.96	15,730.46
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	515,559.96	16,331.66
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	15,668.00	601.20
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 ottobre 1878 .	1,653	21,140,789.64	15,877.92
Periodo corr. 1877	1,646	22,040,066.42	16,623.72
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	899,276.78	745.80

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	6195	7,418.68	18862	32,524.31	39,942.99
Bagagli e cani.	202	165.78	758	759.31	925.09
Merci a G.V. ..	745	588.18	2363	3,898.63	4,486.81
Merci a P.V. ..	859	7388.74	1218	11,952.46	19,341.20
Introiti diversi.	»	306.04	»	460.63	766.67
Totale L.	8001	15,867.42	23201	49,595.34	65,462.76

ANNUNZI

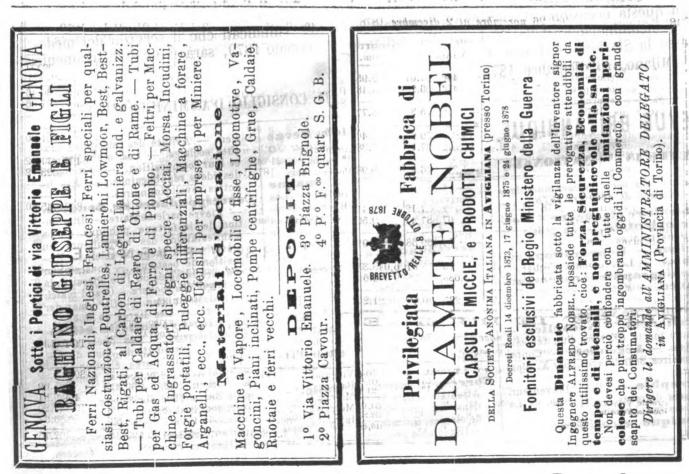
SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'Amministrazione in conformità dell' art. 48 degli Statuti sociali ha deliberato di distribuire alle Azioni liberate di L. 400 l'interesse del 2° semestre 1878 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola N. 24 a cominciare dal 7 gennaio prossimo,

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 19 *dicembre* 1878.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono gli interessati che, a seguito di deliberazione del Consiglio d'amministrazione, in relazione al prescritto dagli articoli 11 e 15 della convenzione 31 ottobre 1864, approvata con legge 24 novembre successivo n. 2006, e dell'articolo 30 del regolamento approvato con Regio Decreto 29 marzo 1865, n. 2246, il giorno 13 gennaio corrente, a mezzogiorno, con intervento del delegato governativo, ed alla presenza del Consiglio di amministrazione di questa Società, in adunanza pubblica, nella sede della Società stessa in Roma, via dei Due Macelli, n° 79, avrà luogo la quattordicesima estrazione di una serie delle Obbligazioni Demaniali, onde effettuarne il rimborso a cominciare dal 1° aprile prossimo venturo.

Roma, 2 gennaio 1879.

LA DIREZIONE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato,** il giorno 27 gennaio 1879, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla quinta estrazione a sorte delle azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla tredicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1879 sono di 22 Azioni e di 77 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1879.

In questa occasione si avvisano i portatori dei titoli suindicati che il servizio dei medesimi, incominciando dalla scadenza del tagliando 1° gennaio 1879, sarà fatto esclusivamente presso la Stazione di Torino P. N.

Milano, 23 dicembre 1878.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de décembre 1878:

Littérature étrangère — Poésie orientale. — La poésie ès nations turques.
Hygiène. — Dépravations sociales. — Les buveurs d'éther.
Autobiographie et correspondance. — Mémoires de lady Osborne.
Souvenirs de voyage. — Tanger.
Miscellanées. — Nouvelles. — Nature morte, Histoire d'un tableau.
Contes. — Légendes. — Contes populaires Scandinaves, par X. Marmier.
Biographie. — Edison l'inventeur. Pensées diverses. — Poésie. — La Suisse l'en hiver.
Chronique scientifique.
Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc. etc.*
Correspondance d'Allemagne — Une situation tendue. — Les écrivains en *plattdeusch* — *La maison Echerg*, par M.lle Junghans. — *Le royaume du beau*, par le docteur Eye. — Le dernier opéra d'Abert.
Correspondance d'Orient. — Condamnation de Soliman-Pacha. — Khérédine-Pacha — Inextricable situation financière. — Osman-Ghazi. — Question religieuse en Bosnie. — Révélations de Kossuth. — Résurrection de l'Europe occidentale. — Kaboul, Hérat et la question des voies de communication terrestre. — Mortalité en Russie. — Encore le docteur Schlieman.
Correspondance d' Italie. — Attentat contre le roi et attentats dans les provinces. — Les haines de classes, *Galantuomini* et *Braccianti*. — Exécrable position du paysan italien. — Avidité des nouvelles couches sociales. — Les clubs italiens et leur composition. — Explosion des idées républicaines. — Les linottes révolutionnaires.
Correspondance de Londres. — Fièvre parlementaire. — Diminution de la fortune publique. — La manifestation des agriculteurs en grève. — La tache du soleil. — Exposition de bestiaux. — Souscription pour les réfugiés de l'île Pitcairn; la nostalgie des rochers. - Grand match de pédestrianisme. — Un romancier de sport. — Les livres de Noël.
Chronique et bulletin bibliographique. — Les duels politiques. — L'étiquette du coup de pistolet. — Les futures élections sénatoriales. — Le budget au Sénat. — M. Bocher et M. Léon Say. — Origine des contes populaires. — Un perroquet qui écoute. — Trois capitales. — Livres d'étrennes. — La maison Hachette — Livres nouveaux. — Théâtres, concerts et conférences.

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 15 Gennaio 1879 N.° 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

TRACCIATI.

§ 4°. — *Linee della 3ª categoria.*

Per effetto delle variazioni arrecate dalla vostra Commissione alla proposta del Ministero, la detta categoria venne a perdere la linea Terni-Rieti-Aquila, passata, come dissimo, alla 2ª, ed acquistò invece altre 11 linee, delle quali nº 8 provenienti dalla 4ª categoria, e tre nuove, introdotte dalla Giunta a complemento del sistema ferroviario a traverso la penisola Calabrese.

Ciò stante, le linee della 3ª categoria ammontano ora a 16, cioè crebbero relativamente di 10, ed assolutamente di 11. Esse sono le seguenti:

9. — *Aosta-Ivrea.* — L'esecuzione di questa linea è un vero atto di giusta riparazione verso la nobile e generosa valle d'Aosta, tenuta fin'oggi in un deplorevole abbandono.

La dolorosa storia della ferrovia aostana è lunga. Essa data dal 1855, allorchè costituivasi il primo Comitato promotore, per iniziativa del quale furono cominciati gli studii, che vennero a compimento nel 1859.

La questione avanzò lentamente; e con la legge del 1865, provvedimenti di natura eventuale furono concordati con la Società dell'Alta Italia, in ordine alla suddetta costruzione.

Con la legge del 1870, si fece un passo ancora, ed un sussidio fu votato, che risultò insufficiente. Tutti i Municipii della nobile valle, con fiducia nello avvenire, votarono a loro volta dei sussidii; ma, quantunque dovessero ritenersi pesantissimi per piccoli paesi privi di largo censo e di commerciali risorse, furono inferiori al bisogno; sebbene ammontassero a 3 milioni, e non fossero mancate generose offerte, fra le quali quella della industriosa Torino e del Gran Re, sempre pronto ad accorrere dove il bisogno invocava il suo aiuto.

Non si perdeva d'animo quel patriottico Comitato; ed a forza di insistere, aveva finalmente potuto vedere approssimarsi il compimento dei propri voti, mercè la legge per le nuove costruzioni progettata dal ministro Depretis.

Ed ora i patriottici Aostani, che per poco avevano temuto, quando le Convenzioni caddero, che un duro destino li perseguitasse, han ragione di rallegrarsi, perciocchè la nuova legge migliora quella sulla quale già avevano fatto assegnamento.

Anche noi facciamo caldi voti pel più pronto compimento di questa ferrovia, la quale è chiamata a sprigionare le ascose ricchezze della valle aostana, ed a rendere note a tutti quelle alpestri giogaie, dove l'orrido assume forma di maestoso, dove le acque pure, i verdeggianti colli e le scintillanti cascate compongono un tutto insieme che sorprende, avvince e diletta.

E si è in questa speranza che vi proponiamo di approvare la ferrovia Ivrea-Aosta, per la somma determinata nella tabella, dalla quale i generosi figli dell'alpestre valle si ripromettono un avvenire d'industria e di benessere.

10. — *Linea d'accesso al Sempione fino a Domodossola.* — Il posto spettante alla linea che vuolsi eseguire per la valle dell'Ossola sarebbe stato, evidentemente, quello assegnato ad essa dal Ministero nella quarta categoria, se non militasse in favore di questa strada una considerazione importantissima, la quale, collocandola in un punto di vista speciale, ci consigliò il passaggio di categoria che vi proponiamo.

Pare certo che, senza alcun sussidio da parte dell'Italia, potrà essere intrapreso e portato a compimento un altro importantissimo valico alpino detto del Sempione, il quale mirerebbe a facilitare in qualche guisa le nostre relazioni commerciali con la Francia.

Un simile progetto, si afferma essere molto popolare in questo paese, per cui l'attuazione riescirà facile e spedita ad intero onere della Francia medesima.

Come conseguenza di tutto ciò, completato il nuovo passaggio, l'Italia avrebbe l'obbligo di allacciare ad esso la propria rete, e quindi dovrebbe costrurre la linea attraverso la valle dell'Ossola interamente a spese della nazione.

Per queste ragioni non mancò chi chiese che la strada fosse passata alla seconda categoria e venisse costruita con nove decimi del costo a carico dello Stato, qualora la eventualità suddetta si verificasse.

Ma la Commissione ebbe a riflettere che, se la domanda era sussidiata dalla giustizia, pure nelle sue modalità la legge sarebbe riuscita disarmonica e complicatissima; laonde preferì di mettersi alla ricerca di un congegno più semplice, il quale rispondesse convenientemente a tutti gli

interessi messi in movimento da questa legge e dall'attuazione del nuovo traforo del Sempione.

E parve alla vostra Giunta che il metodo a preferire fosse quello di portare la linea in terza categoria, stabilendo una specie di alea tra lo Stato e gli enti morali interessati alla costruzione della linea per Ossola: alea la quale consisterebbe in un maggiore onere a carico dello Stato, qualora il passo del Sempione non venisse condotto ad attuazione; ed un concorso non dovuto dalla Provincia, qualora, come gli Ossolani si augurano, la vaporiera possa farsi strada a traverso le viscere del Sempione.

Vi preghiamo dunque, onorevoli colleghi, di accogliere con favore la nostra proposta.

11. — *Sondrio-Colico.* — 12. — *Colico-Chiavenna.* — Le ferrovie della provincia di Sondrio sono anch'esse una giusta e tarda riparazione.

Rammentiamo, infatti, come questa provincia non abbia ancora un palmo di via ferrata, quantunque abbia concorso come le provincie sorelle, con sagrifizii di danaro e di sangue, al mantenimento dello Stato.

Oltre a ciò, la questione delle ferrovie della Valtellina non è una questione d'interesse meramente locale, imperocchè in quelle alte valli la vaporiera può influire grandemente sui sistemi della nostra difesa; e noi quindi ne invochiamo, altresì, la pronta costruzione da questo punto di vista, il quale, se non è tale da mutare la natura della strada, pure accresce valore a questa linea d'interesse provinciale.

Vi preghiamo quindi di votare le ferrovie della provincia di Sondrio, come un atto di tarda giustizia e di convenienza nazionale.

13. — *Belluno-Feltre-Treviso.* — Questo tracciato solleva una grave quistione tra i difensori della linea Treviso-Feltre-Belluno per la valle del Piave, e quelli che la Conegliano-Vittorio-Santa Croce-Belluno propugnano.

Noi non ci addentreremo nella questione, per ora almeno; ma, persuasi che la peggiore delle soluzioni sarebbe quella di lasciarla in sospeso, ci siamo appigliati a quel partito che sembrò a noi il migliore, e ne accenneremo brevemente i motivi.

Coloro che si arrestano alla superficie, possono essere attratti in favore della linea Vittorio-Belluno per la differenza di percorso; ma ciò non ha influenza che nella costruzione: per l'esercizio, le due linee si equivalgono, imperocchè per la Vittorio occorra un aumento virtuale come conseguenza della sua altimetria.

I difensori di questa linea vantano la solidità dei terreni da attraversare, ma non negano che possa essere esatta la tradizione, in virtù della quale ritiensi il Piave corresse altra volta per la vallata che sbocca a Vittorio, e l'elevazione di Fadalto fosse la conseguenza d'una catastrofe della montagna, sulla quale sorge il bosco Cansiglio.

Se questo essi ammettono, devono trovare ragionevole la nostra esitanza ad addentrarci nelle viscere di Fadalto con una galleria di 2300 metri, anche perchè nulla ci affida che in simili terreni non s'incontri potente l'infiltramento delle acque del superiore lago di Santa Croce, che presenta un dislivello di 104 metri su quello detto Morto, il quale giace presso l'ingresso sud della galleria.

Pure, riconoscendo che gli interessi della universalità non debbono essere trascurati dal momento che lo Stato interviene assumendo la massima parte della spesa di costruzione, noi non possiamo però ammettere in modo assoluto la teorica, che la località scompaia agli occhi suoi. Nè ci appaga il congiungimento dei capoluoghi di provincia, se non è fatto razionalmente, in modo cioè di poter coinvolgere gli interessi, se non della provincia tutta, della gran parte di essa.

Ora, da questo punto di vista, non sappiamo comprendere come si possano trascurare gli interessi dei distretti di Feltre, Agordo, Fonzaso, e far passare la strada per siti inospitali e spopolati, almeno in parte. E rammentiamo, a questo proposito, che la via Conegliano-Belluno è domandata dalle rappresentanze di 168,374 abitanti, mentre quella di Feltre è sostenuta dal volere concorde di 315,506 abitanti.

In fatto di ferrovie, non che all'oggi, si deve pensare al domani. Anche questo non potevamo noi dimenticare; e quindi si affacciava alla nostra mente l'avvenire della vallata del Piave, dove la strada ferrata pur diventa incentivo a nuove industrie ed alla creazione di opifizii idraulici, dai quali non piccolo bene si ripromette l'attività di quelle sobrie e robuste popolazioni, mentre ciò non è possibile per la linea Vittorio.

Quantunque non manchi chi contesti l'opportunità della linea Feltre dal punto di vista militare, non abbiamo saputo acconciarci a questo giudizio. Per noi, la ferrovia del Piave ha carattere militare, non solo perchè si presta egregiamente all'attuazione di taluni eventuali concetti, ma perchè agevola la guardia del fianco sinistro d'un esercito operante nel Veneto verso la nostra estrema frontiera orientale.

Tutte queste considerazioni indussero la maggioranza della Giunta ad accordare la preferenza al tracciato Treviso-Belluno per Feltre, il quale, malgrado la maggior lunghezza del percorso, costerà quanto l'altro, se non meno. Ciò, senza ricorrere ad altri argomenti, si spiega con la differenza delle gallerie, e permette di non tener conto del minor onere che l'esercizio della linea prescelta arrecherà allo Stato.

Ed è in questa convinzione, onorevoli colleghi, che vi preghiamo di risolvere definitivamente la questione, adottando il tracciato da noi propostovi, rammentando anche voi che la peggiore delle soluzioni è quella di lasciare le cose indeterminate ed insolute come sono attualmente.

14. — *Macerata-Albacina.* — 15. — *Ascoli-San Benedetto.* — 16. *Teramo-Giulianova.* — In un paese largamente dotato di ferrovie, come vogliamo che sia il nostro, è dovere dello Stato di riunire tutti i punti principali alla Capitale, mercè una giudiziosa rete ferroviaria.

Non si poteva dunque permettere, senza detrimento della cosa pubblica, che tre capoluoghi di provincia restassero fuori d'ogni contatto ferroviario.

Ma, se ciò non si poteva permettere, se è anzi un dovere il riunirli, la vostra Commissione non poteva ammettere che tale desiderato contatto venisse procurato con sacrificii per le Provincie interessate, maggiori di quelli che la giustizia distributiva può loro richiedere.

Si fu appunto perciò che, sollevata la questione, la maggioranza ammise che le tre linee di cui discorriamo, dovessero essere trasportate dalla 4ª alla 3ª categoria, la quale è destinata appunto ad accogliere quelle vie le quali interessano l'universalità, quantunque in grado alquanto minore.

Senonchè, essendo pervenuta alla Giunta una petizione della Provincia di Macerata, con la quale chiedevasi il congiungimento Macerata-Albacina in sostituzione di quello Macerata-Civitanova, che si voleva collocato in quinta categoria, la Commissione ebbe a fermarsi su questa istanza, per deliberare in ordine al provvedimento richiesto.

E sembrò a noi tutti, con unanime accordo, che le ragioni addotte dal Consiglio provinciale di Macerata fossero attendibili e degne di ogni considerazione e riguardo.

L'unione di Macerata con Albacina sulla linea Foligno-Ancona congiunge più direttamente la capitale della Marche con la Capitale del Regno, e dà vigore ai commerci ed alla agricoltura di quella fertile provincia, la quale in Roma troverà un largo mercato confacente ai suoi scambi. Inoltre la ferrovia Macerata-Albacina abbrevia di molto la distanza con Roma, e sarà, in seguito al compimento del tronco in 5ª categoria Macerata-Civitanova, una vera accorciatoia per tutti coloro i quali dalla valle Tiberina volgono al mezzodì della penisola fra il Tronto e Pescara.

Per queste considerazioni e per altre molte d'interesse locale, fra le quali non ultima quella della sproporzione fra la rete ferroviaria della provincia di Macerata e il numero dei suoi abitanti, la Commissione ammise la sostituzione dalla Macerata-Albacina alla Macerata-Civitanova, iscrivendo in pari tempo quest'ultima fra le linee d'interesse locale o di 5ª categoria.

Ed ora nutriamo fiducia che, persuasi della giustizia della cosa, vorrete riconfermare col vostro voto la nostra deliberazione.

17. — *Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca.* — Questa strada parte da Roccasecca, si sviluppa per la industriosa valle del Liri, e passando sotto Arce-Isola-Sora e Civitella-Roveto, giunge ad Avezzano.

La vostra Commissione, in vista degli eminenti servizii economici che da essa si attende la valle del Liri ed il paese tutto, non che degli altri eventuali sotto il punto di vista militare che questa linea potrà rendere, finchè la dorsale Solmona-Isernia-Campobasso non sarà costruita, la raccomanda alla vostra attenzione, e vi prega di approvarne la classificazione e la spesa. *(Continua)*

QUESTIONARIO

per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie

(Continuazione e fine — V. N. 2)

CAPO VII. — *Ingerenza governativa.*

96. — Metodo usato dal Governo per accertarsi dell'applicazione delle tariffe e della esecuzione degli obblighi contenuti nei contratti di concessione e nei Capitolati annessi.

97. — Come si fa dal Governo il sindacato dei prodotti delle varie reti?

98. — Qual'è la procedura seguita per la liquidazione delle garanzie e delle sovvenzioni che lo Stato paga alle Società? — A quali questioni ha dato luogo la liquidazione, in ispecie per l'accertamento delle spese imputabili piuttosto all'esercizio che al capitale?

99. — Quali sono state le conseguenze della speciale ingerenza governativa nella gestione delle Ferrovie Romane in questi ultimi anni?

100. — Quale opinione si ha circa il modo di regolare l'ingerenza dello Stato, acciocchè riesca efficace, pronta, non imbarazzante e non dispendiosa?

CAPO VIII. — *Ferrovie dello Stato esercitate dalle Società private.*

101. — Quali risultati ha dato il sistema di esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, sia in rapporto agli interessi economici e commerciali del paese, sia in rapporto agli interessi della Società esercente, sia in rapporto alle finanze dello Stato?

102. — Quali risultati ha dato il sistema di esercizio delle ferrovie Toscano-Liguri e di Savona-Bra, considerato nel predetto triplice rapporto?

103. — Quali risultati ha dato l'esercizio affidato nel biennio 1876-77 alla Società dell'Alta Italia?

104. — Quale è stato lo sviluppo del prodotto lordo e chilometrico delle predette linee, considerato annualmente sino dall'epoca del loro esercizio?

105. — Quale la spesa di amministrazione, di esercizio propriamente detto, e di riparazioni straordinarie a carico dello Stato?

106. — Quali sono stati gli utili delle Società esercenti?

107. — Qual'è lo stato dei conti e delle liquidazioni di essi tra le Società esercenti ed il Governo?

CAPO IX. — *Ferrovie dello Stato esercitate dallo Stato.*

(§ 1. Esercizio delle antiche linee piemontesi).

108. — Quali furono l'ordinamento, l'importanza, i risultati delle ferrovie piemontesi esercitate dallo Stato?

(§ 2. Esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia).

109. — Quali innovazioni si sono fatte nell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia dal 1° luglio 1878?

110. — Quale differenza corre fra le attribuzioni e la responsabilità del Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia e quelle dei Consigli d'amministrazione delle altre Società?

111. — Quali sono le attribuzioni ed i rapporti gerarchici dei diversi Ufficii del servizio? Sono essi tutti necessarii e opportunamente ordinati?

112. — Quali sono le attuali attribuzioni del personale di sorveglianza governativo?

113. — Quali economie si sono introdotte nell'esercizio dell'Alta Italia?

114. — Quali prodotti dell'industria nazionale sono utilizzati durante l'esercizio provvisorio governativo, e con quali risultati?

115. — Qual giudizio si porta sulla nuova Amministrazione, sulle provviste, sulle vendite del materiale, sulla imputazione delle spese di esercizio e di costruzione, sul sindacato delle entrate e delle spese, sull'andamento dei servizii?

CAPO X. — *Esame delle proposte presentate dai ministri Spaventa e Depretis per il riordinamento delle ferrovie italiane.*

(§ 1. Proposte presentate dal ministro Spaventa).

116. — Quali opinioni si hanno intorno alle condizioni dei riscatti ed alle condizioni dell'esercizio proposte dall'on. Spaventa con la Convenzione presentata il 22 aprile 1874 per il riscatto e l'esercizio delle Ferrovie Romane, e con l'altra Convenzione presentata il 9 marzo 1876 per i riscatti delle Ferrovie Romane e Meridionali?

117. — Nella formola adottata per istabilire il compenso all'esercizio delle Ferrovie Meridionali e Romane riunite, con quali criterii furono determinate le spese di esercizio e la proporzione tra la parte di esse costante e indipendente dal traffico, e quella qualificata come variabile e proporzionale al traffico?

118. — Gli elementi unitarii della spesa, denominati treno-chilometro, viaggiatore-chilometro, tonnellata-chilometro, provengono da un'analisi diretta, o sono il risultato di un esame del rapporto complessivo della spesa cogli introiti lordi?

119. — Il proporzionare i compensi elementari ad un determinato prezzo del carbone ed il fare assumere dallo Stato l'alea degli aumenti e delle diminuzioni di esso, sembra un sistema opportuno?

120. — Sarebbe possibile, facile, sicuro, il controllo governativo di tutti questi elementi unitarii nei loro singoli e diversi rapporti?

121. — Quali sarebbero state, per le Società esercenti e per lo Stato, le conseguenze finanziarie dell'applicazione di questa formola?

122. — Le condizioni alle quali le Società assumevano il rinnovamento del materiale fisso (art. 20), avrebbero o no garantita la buona manutenzione delle linee, ed assicurata, alla cessazione del contratto, la loro condizione normale ed il valore corrispondente a quello della consegna?

123. — Sono bene distinte le opere di ordinaria manutenzione da quelle di riparazione straordinaria? In quale misura avrebbe potuto dar luogo a contestazioni e litigi il patto contenuto nell'art. 10, che metteva a carico della Società esercente la spesa dell'ordinaria manutenzione, ed a carico dello Stato quella della straordinaria riparazione?

124. — Quale influenza ha avuto nel determinare i patti di esercizio la condizione contenuta nell'art. 24, che addossava allo Stato, coi trasporti in servizio, una corrispondente parte delle spese di ordinaria manutenzione?

125. — Quale spesa avrebbe sopportato lo Stato, per mettere il materiale mobile in condizione normale, indipendentemente dall'altro obbligo assunto di aumentarlo?

126. — Le disposizioni che riservavano al Governo le tariffe, avrebbero garantito le giuste esigenze economiche e finanziarie del pubblico e dello Stato?

127. — La partecipazione al prodotto lordo, consentita alla Società esercente, potrebbe dirsi giusta ed opportuna per cointeressarla al buon servizio ed allo sviluppo del traffico?

128. — I patti stabiliti per le nuove costruzioni sono da reputarsi buoni nello interesse dello Stato?

(§ 2. Proposte presentate dal ministro Depretis).

129. — Quali vantaggi e quali danni recherebbe la divisione della rete ferroviaria continentale in due reti longitudinali, come è proposto nel progetto del ministro Depretis del 20 novembre 1877?

130. — I criterii adottati per la divisione delle linee tra le due reti sarebbero accettabili, e conseguirebbero il loro

obbiettivo anche di fronte al riparto delle nuove linee, delle quali è stata proposta la costruzione?

131. — I bilanci sociali del 1876 avrebbero offerto una base opportuna alla liquidazione del canone pattuito nell'interesse dello Stato?

132. — Quale è stato il rapporto annuo percentuale tra la spesa ed il prodotto lordo delle varie reti?

133. — Quale differenza vi è fra i patti relativi all'assicurazione del prezzo del carbone e quelli analoghi stipulati nella Convenzione 22 aprile 1874, tenuto conto del carico governativo o sociale dell'armamento delle linee?

134. — Sarebbero opportuni i patti relativi alle garanzie date dalle Società per l'uso del materiale mobile, e quelli per la sua dotazione assunta dallo Stato?

135. — La spesa di riparazione del materiale mobile a 48 centesimi per treno-chilometro sarebbe giusta, esagerata o deficiente, come spesa media del ventennio, per le Società esercenti?

136. — Quali risultati potrebbero dare, nell'interesse dello Stato, delle Società e dell'esercizio, i patti che attribuiscono alle Società esercenti il carico della manutenzione ordinaria, ed allo Stato quello della riparazione straordinaria?

137. — Quali conseguenze potrebbe avere per lo Stato la clausola, di cui al § 5, art. 18, che gli addebita le spese di consolidamento e di ricostruzione, che hanno origine da vizio di costruzione?

138. — Le tariffe adottate, e la loro uniformità per tutte le reti, corrisponderebbero agli interessi del traffico ed alle differenti condizioni del suo svolgimento?

139. — Quali conseguenze recherebbe per le Società e per il pubblico l'adozione delle tariffe differenziali, senza distinzione di reti, come era puttuita all'articolo 31?

140. — Quali vantaggi o danni avrebbe potuto recare allo Stato, alle Società esercenti ed al pubblico il meccanismo delle tariffe normali per le Società, come costante corrispettivo della spesa di esercizio, e la facoltà al Governo di abbassare le tariffe per lo sviluppo del traffico? — Dato questo patto, è giusto che, ordinandosi dallo Stato abbassamenti di tariffe, le Società non partecipino che ai soli aumenti d'introito, e vi partecipino nella misura costante del 58 per cento?

141. — Quali conseguenze avrebbe per lo Stato e per le Società la partecipazione dello Stato agli utili degli azionisti, quando superino la cifra convenuta?

142. — I patti stipulati per l'esercizio delle linee secondarie sarebbero opportuni per agevolare lo sviluppo della loro costruzione?

143. — Il sette per cento, concesso alle Società come retribuzione degli studii e della direzione dei lavori di costruzione, sarebbe convenientemente stabilito?

144. — In qual misura lo Stato interverrebbe col suo credito alla formazione del capitale sociale?

145. — Sarebbero convenienti o no le condizioni stipulate pel riscatto delle Ferrovie Meridionali?

Capo XI. — *Domande generali.*

146. — Date le condizioni economiche, topografiche e di viabilità dell'Italia, ed i patti stabiliti dallo Stato nelle concessioni ferroviarie, l'esercizio delle strade ferrate fatto dalle nostre Società ha o non ha corrisposto sufficientemente ai bisogni del pubblico e del commercio?

147. — Esistono ragioni per determinare un mutamento nella politica ferroviaria italiana, abbandonando l'esercizio per mezzo delle Società private e adottando l'esercizio per mezzo del Governo?

148. — Quali vantaggi e quali danni potrebbe recare l'esercizio governativo al commercio ed ai viaggiatori? — Quali vantaggi, danni e pericoli alla Finanza ed all'Amministrazione dello Stato? Quali vantaggi, danni e pericoli alle libertà dello Stato rappresentativo, per l'accrescimento di potenza nelle mani del Potere esecutivo?

149. — Quali vantaggi, danni e pericoli si possono temere agli interessi dello Stato ed alle libertà rappresentative dalla potenza di grandi Società ferroviarie?

150. — Se si dovesse adottare l'esercizio governativo, quale sarebbe il modo migliore di ordinarlo? — Sarebbe conveniente che lo Stato esercitasse anche le linee dei privati? — Sarebbe conveniente, che lo Stato esercitasse le linee principali, e lasciasse alle Società l'esercizio delle altre?

151. — Rimanendo invece fermi nel sistema dell'esercizio privato, qual è il modo migliore di ordinarlo?

152. — È preferibile il sistema delle grandi Società, o delle piccole, per l'esercizio delle ferrovie italiane?

153. — Quale sarebbe il miglior raggruppamento delle ferrovie italiane? — Sono preferibili due gruppi, o tre, o più? In qual modo, secondo quali criterii dovrebbero formarsi? — Le isole dovrebbero costituire gruppi separati e indipendenti?

154. — È da giudicarsi più conveniente che le Società, che esercitano le ferrovie, siano anche proprietarie delle linee esercitate, ovvero che le Società esercenti non sieno proprietarie?

155. — Quali dovrebbero essere, per garantire la vita delle Società e la bontà del servizio, i patti fondamentali delle concessioni e degli appalti di esercizio, qualora le Società fossero nel tempo stesso proprietarie ed esercenti delle ferrovie?

156. — Quali dovrebbero essere, per garantire la vita delle Società, la bontà del servizio e la conservazione delle strade e del materiale, i patti fondamentali, qualora le Società fossero solamente esercenti delle ferrovie?

157. — Quale dovrebb'essere il sistema di esercizio delle ferrovie secondarie e di quelle a sezione ridotta, per favorire il loro svolgimento?

158. — Quale sembra la soluzione migliore del problema ferroviario in Italia, date le presenti condizioni delle strade ferrate, delle Società che le posseggono e le esercitano, della ricchezza pubblica, della difesa nazionale, della finanza dello Stato, della forma di Governo, dell'andamento delle pubbliche Amministrazioni?

Il Presidente Stefano Jacini

Francesco Genala, *relatore.*

QUESTIONARIO MILITARE.

Prefazione — A compimento di questo lavoro, si è compilato un elenco di quesiti sopra le ferrovie estere, dove per ognuna di queste si dovrà rispondere alla maggior parte delle questioni militari trattate nei seguenti capitoli, aggiungendo per la Francia e per la Germania un'esposizione storico-critica sul servizio delle ferrovie nella guerra del 1870-71, e corredando infine le risposte a tali quesiti, di un giudizio comparativo tra le ferrovie di ognuna delle principali Potenze estere e quelle nazionali.

Questa seconda parte fu pure ventilata ed approvata dalla Commissione generale, riservandosi però di pubblicarla a lavoro compiuto, quando cioè saranno determinati i documenti dell'inchiesta da pubblicarsi sulle ferrovie estere, riflettenti le altre questioni sotto l'aspetto economico-amministrativo-finanziario-commerciale e tecnico.

Preliminari — Esporre per sommi capi i motivi che costituiscono tale l'importanza militare delle ferrovie, da necessitare un Questionario militare separato, accennando altresì i principali problemi da risolversi pel trasporto di personale e materiale militare, la cui semplice enunciazione dimostri la necessità di una preparazione fin dal tempo di pace.

Capo I. — *Materiale mobile.*

159. — Quante *locomotive* esistono nelle reti dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabre, e quante nelle isole di Sicilia e di Sardegna?

160. — Quante *carrozze* esistono nelle reti dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabre, e quante nelle isole di Sicilia e di Sardegna?

161. — Quanti *carri* esistono nelle reti dell'Alta Italia, Romane, Meridionali, Calabre, e quante nelle isole di Sicilia e di Sardegna?

162. — Quanto difetta ai numeri 1, 2, 3, per una pronta mobilizzazione dell'esercito?

163. — Quadro della spesa per venire al riparo della deficienza di locomotive, di carrozze e di carri, compresa la spesa necessaria per dare a questi ultimi, sia già esistenti, sia da provvedersi, tale forma e sussidii da permettere il carico di artiglierie, carriaggi, truppe, materiale d'ambulanza e d'ogni altra specie.

Capo II — *Personale militare.*

164. — In quale misura interviene il personale militare in tempo di pace pel trasporto di truppe e di materiale?

165. — In quale misura è desiderabile che intervenga in tempo di pace, come preparazione pel tempo di guerra?

166. — In quale misura e come interverrebbe in tempo di guerra, secondo le vigenti disposizioni?

167. — In quale misura dovrebbe intervenire in tempo di guerra?

168. — Quale parte è fatta negl'impieghi delle Ferrovie agli antichi militari, liberati dal servizio per fine di ferma o giubilazione?

Capo III. — *Lavori e modificazioni nel servizio, necessarii per assicurare la produttività militare, ossia per rendere più pronta e sicura la mobilizzazione dell'esercito.*

169. — Stazioni intermedie d'incrociamento mancanti; ampliamento e adattamento delle esistenti.

170. — Doppi binarii mancanti sulle linee. Dove sarebbero più urgenti. In che regione aumenterebbero la *produttività* in confronto della spesa.

171. — Binarii mancanti nelle Stazioni principali, non capaci perciò di grandi concentramenti di materiale mobile ferroviario.

172. — Mancanza di passaggi da una ad altra rete, senza uscire da Stazioni di testa, ossia mancanza dei cosiddetti *raccordamenti.*

173. — Serbatoi d'acqua mancanti lungo le linee per le esigenze militari.

174. — Se vi ha deficienza di sviluppo o difetto di disposizioni in alcuni piani caricatori, in relazione alla importanza militare delle relative Stazioni; e dove necessitano provvedimenti per eventuali ampliamenti, in relazione alle esigenze militari.

175. — Dove si richiedono magazzini per viveri alle truppe di passaggio, o per eventuali fermate, e per deposito temporario di materiale, onde evitare ingombro di carri carichi, che a sua volta diminuisce la *produttività.*

176. — Dove necessitano e vi ha tuttora mancanza di luoghi di adunata, o cosiddetti *piazzali* per truppa in attesa di imbarco.

177. — Variazioni ed aggiunte da introdursi negli ordinamenti per l'esercizio ferroviario, onde assicurarne il più celere e regolare andamento, come uniformità di servizio, di segnali, ecc., e che conferiscono per conseguenza alla maggiore *produttività.*

178. — Tabella delle spese per riparare alle deficienze accennate ai numeri 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, e 19.

179. — Dove necessita maggiormente la nuova costruzione di vie ferrate sotto l'aspetto militare, per aumentare la produttività, ed in ispecie là dove trovasi ora incagliata per l'affluenza di varie linee in una sola, e tanto più se questa è a grandi pendenze.

180. — L'ordinamento delle reti per versanti o per linee trasversali, rispetto all'Appennino peninsulare in ispecie, influisce sulla produttività? E quale dei due sistemi è quindi preferibile nel senso militare?

181. — È preferibile il sistema di molte reti e piccole, o di poche ed estese, per la maggiore produttività militare?

182. — Se convenga, ed in quale misura, con linee secondarie aumentare il numero degli affluenti alle linee principali oggidì in esercizio.

183. — Come funzionarono, in ordine alla produttività, le nostre ferrovie nelle campagne, del 1859, del 1866 e del 1870? Come funzionarono per giungere ai luoghi d'imbarco di truppe in occasione dei moti della Sicilia del 1866, ed in occasione dei moti dell'Emilia pel macinato? Come funzionarono infine in occasioni di grandi manovre, di cambi di guarnigione, di congedi o chiamate di classi di leva?

184. — Come è da presumere che, nello stato attuale, funzionerebbero le nostre ferrovie nel caso d'improvvisa mobilizzazione di tutto l'esercito?

Capo IV — *Preparazione in tempo di pace.*

185. — Quanto e quando l'Amministrazione militare è consultata per ciò che può interessarla, non solo sul *materiale mobile*, sul *personale militare* e sulla *produttività*, che formano l'oggetto dei tre precedenti capitoli, ma anche nelle seguenti circostanze, che essenzialmente la riguardano: 1. Nei progetti di ferrovie, per la loro direzione generale sotto l'aspetto strategico; 2. Nel loro tracciato sotto l'aspetto tattico; 3. Nella loro pendenza; 4. Nella precedenza di costruzione tra varie ferrovie, in relazione alla maggiore utilità ed urgenza; 5. Sui sistemi di concessione; 6. Sui servizii cumulativi, sia fra le reti italiane (comprese le reti secondarie, anche a sezione ridotta), sia fra le reti italiane e quelle straniere.

186. — Quale Ufficio centrale è incaricato dello studio e della direzione del servizio militare ferroviario? Come organizzato, e sue dipendenze. Documenti raccolti.

187. — Quali sono gli studii e le esercitazioni, in tempo di pace, del battaglione ferroviario? Se bastano allo scopo. Quali le sue attribuzioni in tempo di guerra?

188. — Scopo e sommaria esposizione del regolamento 11 novembre 1876 sul servizio dei trasporti militari per ferrovia; aggiunte già progettate, o da proporsi.

189. — Istruzione annuale ad alcune categorie d'ufficiali. Come regolata, e con quale scopo.

190. — Quale è la legislazione vigente per il servizio militare ferroviario in tempo di guerra?

191. — Se non è sufficiente, quali aggiunte sono desiderabili?

Capo V. — *Conclusione.*

192. — Sotto l'aspetto esclusivamente militare, quale sembra la soluzione migliore del problema ferroviario per una mobilizzazione improvvisa e rapida di tutto l'esercito, e per tutti i servizii nel corso di una guerra?

Il presidente
Stefano Jacini

Raffaele Cadorna, *relatore.*

CENNI

sulle ferrovie speciali ed economiche, e particolarmente sui Tramways *a vapore e sul loro sviluppo in Italia.*

(*Continuazione* — V. N. 2).

VI.

Macchina tipo Brown, costruita dalla Schweitzerische-Locomotiv-Fabrik di Winterthur.

Questa locomotiva è a cilindri esterni ed a 4 ruote accoppiate. La caldaia è formata da un cilindro verticale, in cui trovasi il focolaio, e da un cilindro orizzontale, che s'innesta nel primo, e che contiene i tubi bollitori e la camera del fumo. Il cilindro orizzontale dev'essere sempre pieno d'acqua, onde il cielo del focolaio sia coperto. Al di sopra del focolaio vi ha uno spazio cilindrico sufficientemente grande per il vapore. Questa disposizione favorisce, è vero, la produzione del vapor secco, ma limita la superficie di evaporazione a quella della sezione orizzontale del cilindro verticale.

La variazione del livello d'acqua è grande, per cui si dovettero applicare tubi di vetro della lunghezza di metri 0.50 per l'indicazione del livello.

La caldaia ed il focolaio sono formati con lamiere di acciaio: materiale questo che finora non fece troppo buona prova nelle applicazioni che se ne fecero alle caldaie delle locomotive, a causa del rapido deterioramento a cui sono soggette per le incrostazioni.

La pressione massima di lavoro è di 12 atmosfere effettive.

Il meccanismo per trasmettere il movimento dai cilindri alle ruote è diverso da quello finora in uso nelle locomotive. L'asse dei cilindri è orizzontale, e trovasi a 70 centimetri al di sopra del centro delle ruote. Il gambo dello stantuffo si unisce a snodo coll'estremità di un bilanciere, che oscilla attorno ad un grosso asse sostenuto dai longeroni della macchina. L'altra estremità del bilanciere ha una biella, che collegasi col bottone della ruota posteriore della locomotiva, a cui trasmette il movimento rotatorio, mentre il bilanciere oscilla per il movimento di va e vieni dello stantuffo. La distribuzione del vapore è fatta senza eccentrici, mediante le oscillazioni che prende una piccola biella verticale attaccata inferiormente alla biella motrice, che va dal bilanciere alla ruota, e superiormente ad un triangolo articolato mobile attorno ad un perno orizzontale. Da questi triangoli, fra un lato invariabilmente collegato al perno ed a seconda dei movimenti del perno, comandato alla sua volta dall'asta di comando, si ottiene l'avanzarsi od il retrocedere della locomotiva.

L'applicazione di un simile meccanismo a piccole locomotive fu proposta per il primo da Belpaire di Gand (Belgio), e figurava già all'Esposizione di Vienna nel 1873. Il modo di distribuzione poi del vapore è dovuto al sig. Carlo Brown, direttore della Fabbrica di locomotive di Winterthur. Questo costruttore estese il sistema articolato di distribuzione del vapore anco nelle macchine fisse, e ne presentò una assai ben fatta all'ultima Esposizione di Parigi.

Esaminando l'assieme del meccanismo di trasmissione applicato alla locomotiva da tramway, non si saprebbe trovare una ragione plausibile per giustificare la maggior complicazione, il maggior numero di articolazioni, ed il peso maggiore introdotto in una macchina, in cui si dovrebbe anzi cercare quanto vi ha di più semplice e che contribuisca a renderla più leggera. Parrebbe però (da quanto accennava un agente della Fabbrica ai visitatori di una simile locomotiva, esposta ultimamente a Parigi) che siasi avuto di mira:

1° di eliminare, senza ricorrere ai contrappesi, i moti anormali della locomotiva, causati dal movimento di va e vieni degli stantuffi;

2° di evitare il consumo ineguale dei cerchioni;

3° di dare alla macchina un moto regolare, senza scosse.

Ora, i risultati pratici dimostrano come la locomotiva Brown sia ben lontana dal possedere la dote di un movimento dolce. Pare anzi che l'introduzione del bilanciere abbia contribuito ad aumentare di molto il movimento di galoppo, che osservasi in questo tipo, e che stanca tanto chi vi deve viaggiare, per le scosse che se ne risentono.

La disposizione poi dei tiranti di trasmissione del movimento dalla biella motrice all'apparecchio di distribuzione del vapore, fa sì che ogni minima scossa della macchina è risentita dagli organi alla distribuzione in modo brusco, essendo essi fissi al telaio, e ricevendosi le scosse per mezzo delle ruote che poggiano sulle molle. Di qui le continue riparazioni occorrenti, e che obbligano a togliere troppo spesso le macchine dal servizio — Aggiungasi inoltre che il numero di articolazioni, che è di sette nella distribuzione Stephenson, riesce qui di undici; e mentre nelle trasmissioni con biella direttamente attaccata alla testa dello stantuffo, occorrono solo due attacchi, qui invece ne occorrono cinque. Conseguenza di ciò è il gran consumo d'olio per la lubrificazione, che si rileva in queste macchine.

Possiamo quindi conchiudere che, se tale meccanismo è ingegnoso dal lato cinematico, riesce però in pratica, e specialmente sulla locomotiva, una inutile, anzi dannosa complicazione.

Si disse che questa locomotiva presentava per la lubificazione una facilità maggiore, essendo una gran parte degli organi in moto alla portata del macchinista, il quale può sorvegliarli anco durante il viaggio, senza scendere dalla macchina. Però le parti essenziali, come le bielle motrici ed accoppiate, ed una parte degli organi della distribuzione, trovansi non solamente fuori della portata del macchinista, ma anco esposti alla polvere ed al fango stradale; il che contribuisce a facilitare il deterioramento dei cuscinetti in bronzo, i quali non durano in servizio che 10 o 12 giorni.

La sospensione del telaio è fatta su tre punti, per mezzo di molle a spirale, le quali sono troppo deboli, e spessissimo si rompono.

La vasca d'acqua trovasi sotto la parte orizzontale della caldaia, e contiene 500 litri circa. L'alimentazione è fatta con un iniettore Giffard, e con una pompa così detta *piccolo-cavallo-vapore*, di un tipo speciale, che meglio si può definire un giuocattolo, anzichè un organo da locomotiva. Il fatto si è che, in vista delle frequentissime rotture a cui andava soggetto, ora lo si sostituisce con un altro tipo anco nelle locomotive già in esercizio.

La disposizione del freno in questa macchina è fatta in modo che, per renderlo attivo, occorre che, così il macchinista, come il fuochista, che trovansi in parti opposte, agiscano contemporaneamente; e ciò nonostante, è piccola l'efficacia. Questo è un inconveniente, essendo necessario che il macchinista possa da solo frenare la macchina, ad ogni avviso, senza chiamare per ciò anco il fuochista.

Venendo finalmente all'assieme della macchina, osserviamo che il corpo cilindrico verticale toglie al personale della medesima gran parte della vista nelle diverse direzioni; e questo inconveniente pare che abbia suggerito al costruttore l'idea di munire la sua macchina di due aste di comando, una ad un'estremità e l'altra all'altra.

Ciò obbliga il macchinista a cambiar posto, a seconda del senso nel quale la macchina cammina; il che è un altro inconveniente, perchè, quando il macchinista deve collocarsi dalla parte opposta al focolaio, non può aver sott'occhio nè il fuoco, nè il livello d'acqua, nè il manometro, nè gli apparecchi di alimentazione; e si è quindi obbligati ad avere sulla macchina un fuochista, che sia capace quanto il macchinista. Inoltre, lo spazio attorno alla caldaia è ristretto, e per di più così ingombro di tubi e rubinetti posti in moto, ed altro, che non riesce facile il circolarvi. —

Lasciamo ora questa macchina, alla quale abbiamo voluto dedicare un maggiore sviluppo nel descriverla, perchè la sua costruzione si scosta di molto da quella delle ordinarie locomotive. Ad essa si applicò poi il pomposo titolo di *Silencieuse*, niente giustificato dalla quotidiana esperienza che se ne fa.

Locomotiva-tender della Ditta Krauss et Comp. di Monaco (Baviera).

Questa locomotiva è del tipo speciale conosciuto sotto la denominazione: *Locomotive-tender, sistema Krauss.* A questo tipo venne assegnato il primo premio fino dal 1867 all'Esposizione di Parigi; da quell'epoca si è molto diffuso in quasi tutte le ferrovie europee, e persino in quelle d'America.

La parte caratteristica del detto tipo sta in ciò, che il telaio costituisce nello stesso tempo un robustissimo cassone per l'acqua. Esso, nella locomotiva per tramway, è di una capacità di 1400 litri circa, e sarebbe sufficiente per una percorrenza di quasi 60 chilometri.

I principali vantaggi di tale sistema sono:

1° Risparmio di materiale nella costruzione, e quindi possibilità di ottenere con minor peso una grande solidità.

2° Il centro di gravità della macchina si porta molto basso, per cui essa può camminare più tranquilla, e la solidità ne è maggiormente garantita.

Alcuni opinano che le scosse prodotte dall'acqua del cassone durante il cammino della locomotiva, tendano a sconnetterlo ed a far perdere acqua dalle inchiodature del fondo. Pare però che realmente ciò non succeda, come provano le macchine, già da molti anni in servizio, esa-

minate dal comm. Biglia (1), le quali non presentavano la menoma traccia di spandimento nelle inchiodature esterne del telaio-cassone.

Sulla parete superiore del telaio poggia la caldaia, e serve anco di pavimento per la circolazione sulla macchina. Il cassone ha due incavi, nei quali passano gli assi; esso poggia su tre punti, due sull'asse motore, le cui boccole sono munite di solide molle a spirale, ed uno sull'asse accoppiato, le cui boccole sono premute da una molla a balestra disposta trasversalmente, mentre il centro poggia sotto il cassone. Questa combinazione fa sì, che la macchina cammini con sicurezza e senza troppe oscillazioni, sia nelle curve ristrette, che in linea retta, come anco su una via non troppo ben livellata.

La caldaia è una tubulare, del tipo ordinario da locomotive. Il corpo cilindrico ed il porta-focolaio sono in lamiera di ferro, mentre il focolaio è di rame. La pressione massima di lavoro è di 15 atmosfere effettive.

Allo scopo di permettere al macchinista di star sempre nello stesso posto e poter sorvegliare ad un tempo la strada e tutto quanto interessa alla condotta della macchina ed all'alimentazione della caldaia, si praticò la porta del focolaio in uno dei fianchi; e così, in un gruppo assai ben combinato, si trovano alla portata del macchinista il regolatore, il livello, il manometro, il robinetto per l'iniettore e quello per lo zampillo. Oltre a ciò, sempre in vicinanza al macchinista, e senza che lo spazio attorno alla caldaia ne sia imbarazzato, si trova un freno, del noto sistema Exter, la cui azione è tanto pronta, che, secondo le esperienze fatte dall'ing. Biglia, con un treno di 2 carrozze piene di viaggiatori, e colla velocità di 18 chilometri all'ora, si potè frenare la macchina nello spazio di 26 secondi, e ciò coll'opera del solo macchinista.

I cilindri sono alquanto inclinati; essi trovansi al disotto del piano di circolazione del macchinista. Il meccanismo è esterno, e la distribuzione è fatta col sistema di Stephenson. Tutte le parti in movimento sono protette dalla polvere della strada, mediante una cassa di lamierino, che ha una porta per ogni fianco della macchina; e facilmente si può accedere a tutte le parti del macchinismo, sia per ingrassarlo, che per ricambiarlo o ripararlo, senza essere costretti a portare la macchina sopra la fossa. Il che è di grande comodità al servizio, potendosi eseguire qualunque sostituzione dei pezzi del meccanismo anco sulla linea: cosa che negli altri tipi non è sempre possibile, se non nel deposito.

Alcune locomotive del tipo Krauss sono anco munite di un condensatore, allo scopo di rendere invisibile il vapore che esce dal cilindro. Ciò si ottiene, facendo passare il vapore di scappamento in una serie di tubi contenuti nel cassone d'acqua, ove si condensa. Ma, a poco a poco, si rinunziò a questo condensatore; perchè, in primo luogo, il poco vapore che esce, e che nella stagione fredda è più visibile, non può causare alcun inconveniente. In secondo luogo, mancando il getto del vapore nel cammino, si rallenta la combustione, e conseguentemente anco l'evaporazione dell'acqua. Per ultimo, dopo un certo tempo che il vapore è portato a condensarsi nel cassone, il piccolo volume dell'acqua si riscalda al punto, che più non si condensa, e di più non si lascia aspirare dall'iniettore. È vero che il cassone è diviso, in tal caso, in due scompartimenti, e che la condensazione si fa solo in uno di essi; ma ciò non toglie gl'inconvenienti, e perciò non si potrebbe che consigliare l'abolizione di tal condensatore, che serve più a complicare la macchina che a renderla meno dannosa durante l'esercizio.

La locomotiva Krauss, quantunque delle dimensioni delle altre per tramway, è così combinata, che lo spazio riesce ottimamente utilizzato; è permessa la circolazione attorno alla caldaia, e vi possono stare altre 6 persone, senza che il personale della macchina sia imbarazzato nell'accudire alle proprie incombenze. *(Continua)*

(1) *Giornale del Genio civile*, aprile 1878.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il *Secolo* di Milano, nel suo numero del 12-13 corr. conteneva la seguente notizia:

« Ci vien susurrato che agli impiegati delle ferrovie dell'Alta Italia si voglia far pagare l'otto e mezzo per cento sugli stipendi per ricchezza mobile. Oggi quegli impiegati pagano, come ognuno sa, il 7 per cento.

« È possibile ciò? Noi vogliamo crederlo una fiaba. Il personale addetto a questa Direzione è stato già abbastanza trattato male negli aumenti, perchè invece di 30 mila lire d'aumento generale, si aumenteranno appena 10 mila lire: oggi si vorrebbe anche caricarli d'imposte oltre l'onesto........ ».

Noi siamo in grado di dichiarare del tutto infondata tale notizia; e lo facciamo tanto più volentieri, in quanto essa non può aver fatto buona impressione nel personale delle dette Strade ferrate.

Ci consta infatti che, nè nel Consiglio d'amministrazione, nè in altre sfere, venne finora discussa, ed anzi mai presentata la questione di un aumento nella trattenuta sugli stipendii per ricchezza mobile.

Parimente è priva di ogni fondamento la indicazione relativa agli aumenti negli stipendii del personale delle dette Strade ferrate.

Non si tratta nè di 30, nè di 10 mila lire d'aumento. Sappiamo che il Consiglio non ha posto limite alcuno in proposito, ed è d'avviso che gli aumenti di stipendio e le promozioni non si debbono già ritenere come quasi una gratuita elargizione od una regalia al personale, ma si debbono accordare esclusivamente a premio ed incoraggiamento di quegli impiegati che si distinguono, mostrando contemporaneamente attività ed intelligenza, e che prestano continuamente servizi speciali. Perciò, partendo da questo criterio, e sempre nei limiti dei ruoli organici, possono i Capi dei varii Servizii presentare le proprie proposte, senza avere riguardo a limite di somma prestabilita.

Il Consiglio generale dei lavori pubblici, nella sua ultima adunanza, approvò con qualche avvertenza, il progetto per la costruzione della Dogana centrale di Milano e suo raccordamento colla ferrovia.

Quanto prima verrà aperta, presso l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, una gara per la fornitura di 40 mila tonnellate di carbon fossile e 10 mila tonnellate di mattonelle.

La conferenza che doveva aver luogo oggi (15) a Milano fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, del Sud dell'Austria, Renana, Assiana Lodovica e Belga dello Stato, per concretare

l'attuazione della tariffa speciale italo-belga, via Brennero, è stata, dietro domanda della Società del Sud dell'Austria, protratta ai primi del p. v. marzo.

A cominciare da oggi (15), la Stazione di Genova (Piazza Brignole) sarà ammessa alla tariffa locale N. 6 A. I. pei trasporti a piccola velocità di marmi naturali greggi o lavorati, agli stessi prezzi per tonnellata e chilometro stabiliti per Genova (Piazza Principe).

La *Gazzetta del Popolo* di stamane annuncia, ed altri giornali cittadini ripetono, che domenica scorsa avvenne un disastro ferroviario sotto la galleria di Busalla al treno diretto da Genova a Torino. Noi siamo in grado di dichiarare che tale notizia non ha alcun fondamento.

Dall'egregio nostro amico ing. V. Ferrari riceviamo la seguente, che di buon grado pubblichiamo a compimento della sua relazione inserita nel nostro numero del 18 dicembre p. p.:

Torino, 12 gennaio 1879

Preg.^{mo} amico,

Rileggendo nei giorni passati ciò che vi ho scritto intorno alla ferrovia Udine-Pontebba, e le mie memorie dalle quali ho tratte le notizie comunicatevi, mi sono accorto di non avere abbastanza chiaramente distinta la parte, che in quei grandi lavori ebbe il sig. ing. Bermani, da quella che spetta al suo successore, sig. ing. Richard. Vi prego pertanto di porre nel vostro giornale questa rettificazione, o più esatta specificazione, che vogliasi dire.

Quando il sig. Ing. Bermani lasciò la direzione dei lavori della Pontebbana, oltre al tratto Udine-Gemona già aperto all'esercizio, era molto progredita la costruzione del tratto successivo Gemona-Stazione di Carnia, nel quale si comprende fra le altre opere d'arte quel viadotto di 55 archi sul torrente detto i *Rivoli bianchi*, che è uno dei più importanti per ogni rispetto di tutta la linea; era poi anche già appaltato il terzo tratto sino a Resiutta.

Questo era lo stato delle cose, quando l'ing. Bermani fu chiamato a reggere la Divisione di Milano, e la direzione della Pontebbana fu affidata all'ing. Richard.

Amico ed estimatore sincero di entrambi i chiarissimi colleghi, ho reputato mio dovere l'usare in questa occasione ogni più scrupolosa diligenza.

Vi saluto distintamente

Ing. VINCENZO FERRARI.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria — La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane è convocata per il giorno 21 volgente, alle ore 9 antimeridiane, in una sala del palazzo della Minerva, col seguente ordine del giorno:
1. Comunicazioni della Presidenza;
2. Ulteriori concerti per il proseguimento dell'inchiesta.

Ferrovie dell'Alta Italia — Guasti avvenuti ad un ponte sulla Bormida presso Mombaldone sulla linea ferroviaria Alessandria-Savona, hanno indotto la necessità di provvedere, dal 10 corr., con trasbordo al servizio dei treni dei viaggiatori, limitando il trasporto dei bagagli a colli non eccedenti i cinquanta chilogrammi. Il servizio delle merci a piccola velocità è circoscritto da una parte a Spigno e dall'altra a Ponti.

Ferrovie Romane — A cominciare da oggi, 15, saranno messe a disposizione dei viaggiatori, per le corse nei treni notturni delle linee Firenze-Roma e Roma-Napoli, delle carrozze di 1^{a} classe a due compartimenti con tre letti ciascuno, provviste di *toilette* e ritirata.

Si avverte però che, essendo ora disponibili soltanto quattro carrozze del detto tipo, l'Amministrazione non può normalmente offrire al pubblico più di sei posti per ognuno dei detti treni; e che, occorrendo riparazioni ad alcuna di queste carrozze, potrà ancora succedere che qualche treno ne venga temporaneamente a mancare.

L'uso delle suddette carrozze sarà regolato da apposite norme, fissate con un ordine speciale di servizio della Direzione generale delle Ferrovie medesime.

— Nella notte dal 9 al 10 corr., una frana, caduta fra le Stazioni di Narni ed Orte, ha cagionato il fuorviamento della macchina e di 4 vagoni del treno 116 diretto a Roma

Circa 900 metri di terra si rovesciarono sul binario, e per lo sgombro di questo e per rimettere la macchina sul binario, si è dovuto, incominciando dalla notte stessa e per tutte le giornate del 10 e 11, fare il trasbordo dei viaggiatori e dei bagagli, ciò che ha prodotto ritardo ai treni.

Del resto, nessuna disgrazia, nè ai viaggiatori del treno 116, nè al personale di servizio.

Ferrovia Firenze-Faenza — Nella seduta di domenica scorsa al Collegio degli ingegneri in Firenze, si deliberò di presentare sollecitamente una petizione al Parlamento, allo scopo di perorare per la linea Firenze-Faenza. Il Collegio prese unanime questa deliberazione, dopo avere ascoltato una relazione di apposita Commissione, della quale era relatore l'ing. Ganzoni. Tale relazione confuta, con larga copia di ragioni, tecniche, economiche, e quel che più monta strategiche, la relazione della Commissione parlamentare, che prescelse Pontassieve-Faenza.

Si affidò ai rappresentanti della Città la presentazione di questa petizione.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia*, del 10:

Sappiamo che il nostro Municipio, invitato da quello di Perugia di aderire ad un Congresso in una città da destinarsi, per propugnare il concetto di questa ferrovia, rispose affermativamente, designando la città di Ravenna, e riservandosi di eleggere i propri delegati. Sappiamo inoltre che la nostra Deputazione provinciale, a cui pervenne lo stesso invito, non solo accolse favorevolmente la proposta, ma deliberò di farsi rappresentare da uno dei suoi membri, nella persona del cav. Giacomo Collotta.

Consorzio ferroviario interprovinciale. — Leggesi nel *Giornale di Padova*, in data del 9 gennaio:

Ieri si è adunata qui in Padova l'assemblea del Consorzio ferroviario interprovinciale.

Ricostituì il Comitato colla conferma del comm. Dozzi. Approvò alcuni accordi collo Stato pel servizio cumulativo, pel transito merci sulla strada ferrata Vicenza-Treviso, per l'uso e servizio delle Stazioni di Padova, Treviso e Vicenza, e pel servizio telegrafico privato. Accettò, in via di esperimento per due anni, la proposta della Società Veneta di esercitare le ferrovie consorziali contribuendo alle Provincie un reddito chilometrico fisso. Determinò il mandato della Commissione di collaudo delle costruzioni ferroviarie. Finalmente, accordò una gratificazione agli Ufficii tecnici provinciali per prestazioni straordinarie in ordine alle incombenze di sindacato.

Succursale alla Galleria dei Giovi. — Nell'adunanza straordinaria del 10 corr. al Consiglio comunale di Genova, il Presidente, mettendo in discussione la proposta di petizione al Parlamento per una succursale alla galleria dei Giovi, fece leggere dapprima la deliberazione della Giunta, colla quale si sottoponeva al Consiglio la petizione da inviarsi al Parlamento, indi della petizione medesima compilata dall'egregio senatore Boccardo.

In questa petizione (dice il *Corr. Mercantile*, e noi riferiamo per solo debito di cronisti) sono magistralmente ed eloquentemente esposti tutti i fatti e tutte le considerazioni che valgono a dimostrare l'urgenza e la convenienza,

tanto nell'interesse di Genova, quanto nell'interesse dello Stato, di aprire una buona volta il nuovo valico attraverso l'Appennino; e vi è pure dimostrato all'evidenza che la costruzione del medesimo, anzichè riuscire dispendiosa per lo Stato, sarà invece rimuneratrice della spesa relativa.

Il Consiglio, all'unanimità dei voti, approvò quindi la petizione e l'invio della medesima alla Presidenza della Camera dei deputati.

Tramways di Genova — La Deputazione provinciale di Genova ha accordato alla Società dei *Tramways* di collocare un doppio binario sulla linea da Sampierdarena a Sestri Ponente, e fino a Pegli, quando la Società prolungherà la sua linea a quel Comune.

— Il *Commercio* poi aggiunge:

Abbiamo ragione di credere che le trattative fra la Compagnia del *Tramway* ed il Comune di Pegli siano molto avanzate, sicchè con tutta probabilità nell'estate venturo i carrozzoni della Compagnia correranno da Piazza Annunziata all'amenissima borgata di Pegli.

Ferrovia Palermo-Trapani — Scrivono da Castelvetrano, in data del 2, alla *Nazione*:

La costruzione della ferrovia Palermo-Trapani non è più il desiderio di tanti anni: oggi è divenuta verità palpabile. Ieri, alle 12 meridiane, nel locale stesso ove verrà innalzata la Stazione, s'inauguravano solennemente i lavori ferroviarii, coll' intervento della Rappresentanza municipale, delle Autorità tutte civili, militari ed ecclesiastiche, l'impresario della Società per i lavori, la Società operaia, ed una calca immensa di popolo. Il consigliere comunale dottor Giovanni Frosina pronunziò un discorso d'occasione con belle e patriottiche parole, che finì colle grida fragorose di *Viva il Re! Viva l'Italia!*

Alle 5 1[2 pom. ebbe luogo l'esposizione dei ritratti delle LL. MM. nel portico del Palazzo municipale ed alle pareti esterne del Casino di compagnia. Indi, splendida ed elegante illuminazione nel largo del Duomo, ove la banda musicale allietò con svariati pezzi di musica. Alle 8 pomeridiane i fuochi d'artifizio chiudevano la festa municipale, celebrata in sì avventurosa ricorrenza.

— Leggiamo poi nella *Gazzetta di Trapani* del 5:

Nel momento di mettere in macchina, le cantonate della città sono tapezzate di cartelloni col: *Vogliamo il pronto incominciamento della ferrovia in Trapani.*

Una gran massa di popolo si è riunita nel Corso Vittorio Emanuele sotto il Palazzo di Città; la musica cittadina è stata obbligata a smettere i consueti concerti ed a suonare l'inno reale. Al grido unanime: *Vogliamo che i lavori della ferrovia comincino anche in Trapani*, la popolazione, preceduta dalla musica, si diresse verso il Palazzo prefettizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 9:

Domenica scorsa si tenne in Olten una numerosa assemblea popolare per discutere la quistione del compromesso del Gottardo. Il sig. dottor Kaiser parlò per un'ora contro il compromesso, che venne invece difeso dal signor cons. nazionale Frei. In seguito, l'assemblea all'unanimità decise di fare della propaganda in tutte le sfere della popolazione per l'accettazione del compromesso.

— A quanto si annuncia alla *Nuova Gazzetta di Zurigo*, il tunnel del Gottardo, nella sua galleria di direzione, aveva raggiunto il 5 gennaio una lunghezza complessiva, ai due imbocchi, di m. 12,241, e quindi aveva superato di m. 21 la lunghezza totale del tunnel del Moncenisio. Rimangono ancora 2679 metri a perforare, i quali, prendendo per base il progresso fatto nel decorso anno (che fu di m. 2540), si può ritenere che saranno forati nel corso del gennaio 1880. Però questo risultato non è sicuro, perchè dai rilievi geologici risulta che sotto il pizzo Castello (*Castelhorn*) si incontrerà un discreto strato di serpentina e anfibula schistosa, che non permetterà un rapido progresso. Lo spessore di questo strato non è ancora precisato, e quindi il tempo di perforamento non può essere calcolato che in modo approssimativo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 21 70, dal lato di Airolo m. 30.40; in totale m. 52.10, cioè m. 7.45 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — Una Convenzione concernente le tariffe differenziali ferroviarie è stata conclusa fra il Nord-Est, il Centrale, il Jura-Berna e la Svizzera Occidentale, lasciandone la ratificazione al Consiglio di amministrazione. La facoltà è stata concessa all'Unione Svizzera ed alla Berna-Lucerna di farvi adesione. Altre Convenzioni rispetto certe questioni di esercizio saranno concluse fra le Compagnie.

Questa Convenzione ha motivato una protesta di quattro città garanti del Nazionale e delle Banche interessate a quella linea. La protesta è stata diretta al Dipartimento federale delle ferrovie, e mostra il danno che potrebbe risultarne per il Nazionale dalla Convenzione conclusa fra le quattro Compagnie. Gli autori della protesta chiedono sia fatta loro comunicazione del testo della Convenzione, ed il rinvio, fin dopo l'esame di essa, della conferenza rispetto al Nazionale.

Ferrovie francesi. — In questi ultimi giorni, grandi tempeste di neve coprirono vaste superficie in quasi tutti i punti del territorio francese. Le comunicazioni furono intercettate in quasi tutta linee dell'ovest e del sud, fra Parigi e la Manica, Tours, Orléans, Lione, fra Lione e Ginevra, ed in molti luoghi della regione alpina.

A Dijon non si è mai veduta nelle vie della città tanta agglomerazione di neve; i convogli rimasero nella Stazione, non potendo avanzarsi da nessuna parte.

Tra Chartres e Pontgoin, la ferrovia fu sepolta per due metri sotto la neve.

La neve e le acque tagliarono la strada fra Parigi e Nantes.

Attualmente però, sulle linee da Modane a Lione e Parigi, i treni viaggiatori circolano regolarmente senza trasbordi.

Ferrovie inglesi. — I Direttori della ferrovia Midland annunziarono il 3 corr. una riduzione nei salarii di varie classi dei loro impiegati. A tutti coloro i quali guadagnavano 17 scellini la settimana o più, la riduzione toglieva uno scellino la settimana. Al tempo stesso ai cantonieri venivano aumentate sei ore di servizio la settimana, da 60 a 66. È già cominciato lo sciopero, e si teme che esso prenderà grandi proporzioni. Il servizio pubblico se ne risente già. I Direttori della ferrovia hanno inviato da Derby dei telegrammi, dando istruzione a tutti i capi di servizio nei centri di distretto di tenere in pronto un sufficiente numero d'uomini per supplire a coloro che scioperano.

— Dappertutto, le Compagnie e i grandi Stabilimenti industriali vanno riducendo le paghe degli operaj, e vi sono costretti, d'altronde, dalla crisi commerciale che affligge presentemente la Gran Brettagna.

I Direttori delle Compagnie delle ferrovie del Lancashire e dello Yorkshire hanno anzi fatta da poco una nuova riduzione al già decimato soldo dei loro impiegati subalterni, guardiani, conduttori, capi-convoglio ed altri.

— La sera del 6 tennero un pubblico *meeting* gli scioperanti della ferrovia Midland; vi presiedeva il sig. Jinkings, presidente del Comitato degli scioperi di Londra. Egli annunziò che i telegrammi giunti a lui da 25 Stazioni ferroviarie della detta Società recavano che gli scioperanti erano circa 1500.

— A Derby ebbe luogo la sera stessa un colloquio fra i capi dello sciopero ed i Direttori della ferrovia Midland; i

primi dichiararono che non volevano lavorare 66 ore la settimana, e chiesero che fosse ritirata la circolare pubblicata dalla Società, esposero le loro condizioni, le quali furono prese in considerazione dai Direttori. Gli scioperanti furono quindi informati cortesemente, ma decisamente, dai capi della Società che la circolare, in cui i Direttori avevano annunziato la loro volontà, non sarebbe stata ritirata.

Tramways inglesi — Secondo un rapporto pubbliblicato dal *Board of Trade*, esistono attualmente nella Gran Brettagna 58 linee di *tramways* autorizzate dal Parlamento. Le Compagnie hanno in circolazione 1124 vetture e 9222 cavalli.

Ferrovie turche. — Un telegramma da Costantinopoli, 12, annuncia che un treno ferroviario fra Adrianopoli e Filippopoli è uscito dalle ruotaie. Parecchie sono le vittime, fra le quali alcuni Russi.

— Un telegramma da Costantinopoli, 13, soggiunge che l'accidente avvenuto sulla ferrovia sulla Arda al di là di Adrianopoli venne cagionato dalla rottura del ponte, mentre passava il treno. Il ristabilimento regolare delle comunicazioni con Filippopoli richiederà più d'un mese; frattanto si effettuerà un trasbordo.

Ferrovia nell'Africa — Da una lettera diretta all'*Opinione* dal signor Roberto Stuart togliamo i seguenti cenni sopra una *Compagnia per l'Africa*, che si sta organizzando in Inghilterra:

« Il signor Henry Stanley mi dice, che da tutti i calcoli fatti si può affermare che la popolazione passa i 400,000,000, lo chè è di molto superiore alla popolazione indiana. Tutti i prodotti naturali degli altri continenti abbondano a profusione nell'Africa. Oro, pietre preziose, rame, ferro, carbon fossile, riso, avena, grani, fagiuoli, caffè, gomme, olio, guttaperca, avorio, pelli e altri valori commerciabili. L'Africa, all'opposto dell'India, non è un paese manifatturiero. Quelle popolazioni sono smaniose di contraccambiare i loro prodotti naturali coi nostri articoli fabbricati, purchè loro diamo l'occasione di aprire un centro all'interno.

« Dopo lunghi studii con lo Stanley, siamo venuti alla conclusione, che bisognerebbe, in primo luogo, costruire una via ferrata economica sulla costa dello Zanzibar, al confluente del fiume Shinellyu col lago Victoria Nyanza. La distanza è di 500 miglia, il terreno ottimo lungo tutto il percorso, abbonda il legname, e non una difficoltà tecnica da superare; 20,000 persone basterebbero a costruire la linea, che potrebbe essere ultimata in 3 anni, e che potrebbe costare un milione di lire sterline. Il sultano di Zanzibar contribuirebbe per 100,000 lire sterline. La via attraverserebbe paesi occupati da gente amica, e ci porrebbe subito a contatto con una popolazione dai 30 ai 50 milioni, desiderosi di ottenere i nostri prodotti.

« Il lago Victoria Nyanza misura 21,500 miglia quadrate, e vi confluiscono molti fiumi navigabili dalle 100 alle 200 miglia. La popolazione attorno al lago supera i sei milioni. Per mostrare l'indispensabile necessità di questa strada ferrata, dirò che le carovane arabe per arrivare al lago impiegano da cinque a sei mesi, viaggiando per Zanzibar e percorrendo 730 miglia. Convien trasportare tutto a soma. Una via ferrata farebbe il percorso in quarantott'ore. »

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto dell'8 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 7 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Cassa Agricola Piombinese*, già istituita colla legge del 15 agosto 1867, e residente in Piombino.

— Con R. Decreto del 20 ottobre scorso (*Gazz. Uff.* dell'8 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Zoldo (provincia di Belluno), col titolo di *Società industriale Zoldana per le manifatture in ferro nel Comune di Forno di Zoldo*, colla durata d'anni 25 decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 130,000 diviso in 2000 azioni da L. 50 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto dell'8 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 10 corr.) è approvato il nuovo statuto dell'*Associazione Industriale Italiana*, sedente in Milano.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni nominative, sedente a Marsiglia col titolo di *Nouveau Cercle maritime*, colla durata di 50 anni dalla data della sua costituzione, e col capitale nominale di fr. 3,000,000, diviso in 600 azinni da fr. 5000 ciascuna, è autorizzata ad estendere in Italia il ramo delle assicurazioni marittime, per le quali ha destinato la somma di fr. 100,000, con un'unica Direzione od Agenzia generale, e sotto l'osservanza delle norme contenute nel presente decreto, nonchè di tutte le prescrizioni e discipline vigenti per le Società nazionali.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto dell'8 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), sono autorizzati gl'individui e Corpi morali descritti nell'annesso elenco a derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 2 concessioni d'acqua per forza motrice (provincie di Perugia e Lucca), 5 concessioni d'acqua per irrigazione, o bonificamento di terreno, per usi industriali o per usi domestici (prov. di Mantova, Pisa, Foligno, Treviso e Firenze); e 4 concessioni per occupazioni di spiaggia lacuale (prov. di Como).

Fortificazioni di Roma. — Il *Diritto* scrive:

Siamo stati a fare una rivisita ai lavori fortilizii che si costruiscono a Monte Mario, a San Pancrazio, alla via Appia.

I lavori procedono con alacrità e molto probabilmente quei fortilizii saranno compiuti nell'entrante primavera.

Sappiamo che il Ministro della guerra ha dato gli ordini opportuni per la costruzione delle altre opere avanzate, e già decretate, fuori di porta Maggiore, di porta San Giovanni e di porta San Lorenzo. Sono già cominciati gli studii per i rispettivi tracciati.

Fu un buon pensiero quello di dare mano anche alle costruzioni dei forti che non erano ancora stati cominciati, anche in considerazione che a Roma vi sono molti operaj di zappa e badile senza lavoro e senza pane.

Palazzo della Banca Nazionale in Roma — Leggesi nel *Diritto*:

Sull'area già da parecchi anni acquistata dalla Banca Nazionale, e su cui deve sorgere il palazzo della Banca stessa, sono già incominciati i primi sterri per le fondamenta.

In seguito agli ammaestramenti dell'esperienza ed alle molte disgrazie accadute, prima di fare gli scavi per intero si fanno dei pozzi, onde esplorare quà e là se vi sono spechi o gallerie sotterranee.

Nuovi piroscafi mercantili. — Il *Corr. Mercantile* scrive:

È consolante vedere, mercè gli sforzi delle nostre principali Società di navigazione, come la nostra Marina mercantile a vapore vada continuamente assumendo maggiore importanza.

Si è da poco tempo che abbiamo ammirato nel nostro porto il magnifico nuovo vapore *Umberto I* della Società Rocco Piaggio e Figlio, e giorni sono annunciammo come la Società Florio di Palermo abbia fatto nuovo acquisto in Inghilterra di due altri vapori.

Oggi poi siamo lieti di annunziare che la Società Rubattino ha fatto acquisto di due nuovi e grandiosi vapori, destinati al commercio delle Indie. Basti il dire che il primo di questi vapori, che porterà il nome di *Singapore*, è della stazzatura di 3541 tonnellate di registro; l'altro, col nome di *Manilla*, stazza tonnellate 3835; si l'uno che l'altro hanno la lunghezza di oltre 400 piedi, sono forniti di potenti macchine, e registrati dal Lloyd inglese nella primissima classe.

Saranno, insomma, i due più grossi vapori che solcheranno le acque del Mediterraneo.

La notizia di questi nuovi acquisti della Società Rubattino sarà accoltà con grande piacere in tutta Italia, siccome quella che, mentre chiaramente dimostra quale potente impulso vada prendendo il nostro commercio colle Indie, segna eziandio un notevole progresso nella importanza della nostra flotta a vapore.

Il *Singapore* partirà direttamente da Londra per Bombay, toccando Napoli, il 25 del corrente mese.

Il *Manilla* partirà da Londra per Genova e Bombay nel mese venturo.

L'artefice Lanzerini di Lonigo. — Riferiamo con piacere la seguente nota direttaci dall'egregio nostro amico avv. G. E. Gola:

Un lagrimevole fatto avveniva il 21 settembre 1876 sulla ferrovia Venezia-Verona. Il fuochista Mons Francesco, di servizio ad un treno-merci, vi attendeva alle sue incombenze, stando con un piede sulla locomotiva e l'altro sul tenditore, quando, improvvisamente spezzatosi il tirante di trazione che li univa, il misero giovane stramazzava sul binario, dove bentosto lo raggiungeva la parte staccata del treno ancora in moto, frantumandogli orribilmente ambe le braccia. Non veduto, nè soccorso, trovò il Mons ancora tanta forza e coraggio da rialzarsi e percorrere da solo più di un chilometro, che lo separava dalla Stazione di Lonigo, donde, trasportato all'ospedale, subiva l'amputazione delle braccia, e riceveva le lunghe materne cure di quelle suore veramente di carità.

Chi vedesse ora il Mons, quasi non crederebbe alla sua disgrazia, poichè ha braccia e mani che obbediscono alla sua volontà. Egli può sostenersi, vestirsi, stringere, raccogliere, portare alla bocca i cibi e le bevande, può insomma persino scrivere, ed a lungo, con nitido carattere.

Tale inestimabile beneficio egli lo deve al cuore ed all'intelligenza di un umile operaio, Marco Lanzerini, il quale, senza nemmeno conoscerlo, mosso unicamente dalla pietà del caso miserando, senza nulla preoccuparsi se sarebbe stato compensato di infinite fatiche e spese, si diede ad un lavoro assiduo di più di otto mesi, sinchè raggiunse il suo scopo, apprestando al Mons quei meccanismi che così mirabilmente lo servono.

E l'ardire del Lanzerini era veramente temerario in quell'opera per lui affatto nuova, non essendo egli che un semplice operaio meccanico, o piuttosto allora non altro che un fabbro ferraio, come tuttora lo dimostra la sua modesta officina. Ma la perseveranza, anzi una nobile ostinazione nel ben fare e nello studio, vinsero tutte le difficoltà, destarono l'attenzione e la meraviglia dei più esperti.

Coronò poi l'opera degnamente la cessata Società delle Ferrovie A. I., rimunerando largamente l'artefice ed assicurando una agiata sussistenza al fuochista, che subì una prova sì dura.

Ora quel bravo giovane non si seppe più staccare del nuovo amico, e ne fa ormai parte della famiglia. La sua non comune coltura e l'indole mite e cortese (chè, per verità, non pareva nato pel rude incarico di regolare locomotive) gli procureranno forse ancora altre risorse. Ma il suo animo riconoscente una cosa prima di tutto desiderava: di far conoscere la generosità ed abilità somma del Lanzerini, il quale non deve rimanere ignorato e senza compenso per quel tanto che ancora, con maggiore facilità ed economia, può e desidera fare in pro' di altri poveri mutilati.

Noi abbiamo ben volentieri aderito ad un così onesto desiderio, poichè è cosa giusta tributare lode al merito, è dovere segnalare al pubblico l'artefice che consacra, riuscendo, i suoi studii a sollievo della sventura.

Servizio telegrafico — La *Gazzetta d'Italia* scrive:

Al Ministero dei lavori pubblici pervenivano frequenti lagnanze dagli ispettori telegrafici contro gli autori di guasti sulle linee, non abbastanza puniti pel loro vandalismo.

In seguito quindi a preghiera del Ministro dei lavori pubblici, tanto il Ministro dell'interno, quanto il Ministro guardasigilli, inviarono ai rispettivi dipendenti precisi ordini onde fossero colpiti con tutto il rigore della legge gli autori di danni alle linee telegrafiche. Le Autorità politiche e giudiziarie essendosi conformate agli ordini ricevuti nel mese di novembre, sono stati condannati sei individui per detti motivi.

Ufficii telegrafici. — Il 6 corr., in Resuttano (provincia di Caltanisetta) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Congresso meteorologico — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha pubblicato il seguente avviso:

Il giorno 14 del prossimo mese di aprile si aprirà in Roma il *secondo Congresso internazionale di meteorologia.*

In questa occasione venne deliberato di aggiungere al Congresso stesso *una Esposizione degli strumenti di osservazione* adoperati nei diversi paesi.

Il Consiglio direttivo di meteorologia, nel desiderio di rendere il più possibile completa la mostra degli strumenti predetti, ha proposto di rivolgersi a quanti amano il progresso della scienza per ottenere questo intento.

Epperò il Ministero fa appello al volonteroso concorso degli Istituti scientifici, sì nazionali che esteri, e dei privati, che possiedono strumenti meteorologici, che, o per valore storico o per il pregio dell'attualità, meritino di figurare in una esposizione e di venire apprezzati dal Congresso.

Coloro pertanto che intendono di presentare i loro apparecchi dovranno produrre analoga domanda all'*Ufficio centrale di meteorologia* in Roma, via Venti Settembre, non più tardi del *giorno* 15 *febbraio prossimo.*

A mezzo dell'Ufficio suddetto sarà, entro lo stesso mese, data risposta alle singole domande.

Rimane stabilito che tutti indistintamente gli strumenti, che saranno ammessi all'Esposizione, dovranno essere spediti entro il mese di marzo successivo all'indirizzo suddetto, affinchè l'Ufficio centrale di meteorologia sia in grado di provvedere alla loro conveniente collocazione e possa altresì redigere in tempo un catalogo degli apparecchi medesimi.

Pel trasporto in ferrovia degli strumenti destinati a questa mostra sono concessi i ribassi di tariffa consentiti per le altre Esposizioni.

Il telegrafo nel deserto di Sahara. — Le linee telegrafiche francesi che traversano da parecchi anni tutta la Tunisia, si estendono attualmente fino a Tripoli. Gli Arabi, avendo osservato che i cammelli camminano più spediti quando seguono la linea telegrafica, rispettano religiosamente i fili ed i pali.

Il signor Di Lesseps ha proposto al Governo francese di spingere le linee telegrafiche nel deserto di Sahara, a misura che le esplorazioni o le occupazioni militari progrediscono.

È certo che, in questo modo, il Senegal sarà ricongiunto all'Algeria prima di due anni. Il signor di Lesseps ha ricevuto dal colonnello Gordon dei telegrammi annunziantigli che il sistema telegrafico egiziano s'estende attualmente fino all'Equatore.

Il Parlamento delle colonie del Capo votò un credito per l'estensione del sistema telegrafico dell'Africa australe da Porto-Natal a Pretoria, e per studiare il mezzo di congiungerlo alle linee egiziane.

Raffinazione del petrolio. — L'*Eco d'Italia* di Nuova York reca:

Il maggiore Enrico Howel di Sarnia, nel Canadà, è ritenuto l'inventore di un nuovo processo per la raffinazione del petrolio senza aiuto del calorico. Si accerta che un campione, estratto dal petrolio americano di 45 gradi di gravità, oltre all'esser brillantissimo e molto bianco, ha 48 gradi di gravità, e resiste fino ai 122 alla prova del fuoco. Il prodotto del petrolio greggio fu del 93 per cento.

Ciò però non è il più, non solo si pretende che i mezzi usati siano puramente meccanici, ma che sia completamente scomparsa la produzione della zagolina e della benzina, l'intero prodotto essendo sceltissimo olio illuminante, di gran lunga superiore a quello ottenuto coi vecchi sistemi.

Questo nuovo processo, se avverato, è tuttociò che i produttori attendevano, imperciocchè salverà loro almeno 120 milioni di dollari all'anno; e se essi riescono ad assicurarsi il privilegio esclusivo d'usare il meraviglioso sistema, definirà per sempre l'eterna questione esistente coi raffinatori. Nessuno finora s'immagina in qual modo le parti più volatili del petrolio crudo possano essere trattenute, con un semplice processo meccanico, sino a resistere ai 122 gradi di calore, epperciò tutti gli interessati ed il mondo scientifico attendono con impazienza i particolari dello straordinario trovato.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si distinsero, nella scorsa settimana, le diverse categorie di Obbligazione. Mentre le Azioni Meridionali oscillarono a stento tra il 342 al 340, le Obbligazioni relative erano richieste a 260.75 ed a 261.50. I Boni invariati a 575; le Sarde, della serie A, fermissime a 260 e 261.75; e non meno ferme quelle della serie B, a 257 e 258.

Buon augurio per le nuove Obbligazioni che la Compagnia Reale Sarda è riuscita ora a collocare ad un gruppo di banchieri italiani rispettabili ad un prezzo vantaggioso per sè e per gli assuntori. Non sappiamo se queste nuove Obbligazioni sieno destinate ad essere poste alla pubblica sottoscrizione, ed a quale saggio verranno emesse. Certo, che egli è questo un titolo a cui non può mancare il favore del capitale, avendo esso l'intera garanzia dello Stato.

Le Pontebbane trovarono denaro anch'esse a 395 circa, e quelle dell'Alta Italia a 261.50.

La Borsa di Parigi tenne le Lombarde a 150 quasi nominali; le Obbligazioni relative a 237 e 236. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 246 e 245; le Azioni Ferrovie Romane a 72 e 71; le Obbligazioni a 283 e 282.

Avvisi d'Asta

Il 23 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione dei canali secondarii della Laguna Veneta, in diminuzione della somma di L. 75,880.10, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 42,500, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Orvieto (provincia di Perugia), si terrà un'asta per l'appalto della rinnovazione della zona stradale del Corso Cavour, con sottostante chiavica, dalla Piazza dei Servi di Maria al quadrivio del Moro, per il complessivo importo di L. 73,500. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2800; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 24 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Maremmana inferiore (tronco III), dalla Casilina presso San Cesareo all'incontro della ferrovia Roma-Napoli presso la Stazione di Albano, per l'annuo canone di L. 13,900.41. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 900 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 1400 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si accettano le offerte di ribasso per l'appalto della prosecuzione della strada Tiberina da S. Antimo a Torrita, per l'importo di L. 72,504.91. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti bancarii.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale dei Pentri, dal quadrivio di Monteverde al ponticello di S. Leonardo, della lunghezza di m. 43,687.70, per l'annuo canone di L. 8800. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1000 in moneta metallica, o biglietti consorziali, o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Pianura (prov. di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che da questo Comune arriva al tenimento di Marano, per il presunto importo di L. 51,000. Deposito interinale L. 1000, oltre L. 200 per le spese; cauzione definitiva L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta par l'appalto della fornitura in 2 lotti: 1° di 16,000 chilogrammi di ottone in lastre per l'importo di L. 48,000; 2° di 12,380 chilogrammi ottone in lastre per l'importo di L. 37,140. Consegna alla suddetta Direzione entro 70 giorni pel 1° lotto, e 45 pel 2°. Deposito L. 4800 pel 1° lotto, e L. 3800 pel 2°, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada e marciapiedi di Porta Pia, nonchè per la decennale manutenzione della strada medesima e di altro interne, per l'annuo canone di L. 7924.25. La costruzione dovrà aver luogo entro un anno, e la manutenzione durerà 10 anni dalla consegna. Deposito L. 3165, in numerario e rendita D. P., oltre L. 900 per le spese.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Dorno (prov. di Pavia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte sul torrente Terdoppio e delle altre opere inerenti, per il complessivo importo di L. 42,770.99. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario, biglietti consorziali, o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra la barriera della Noce e Caltanissetta, della lunghezza di m. 14,941, in diminuzione dell'annuo canone di L. 16,448, così ridotto pel ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 1° febbraio p. v., presso il Municipio di Monterotondo (prov. di Roma), si terrà un'asta per la costruzione delle pubbliche fontane, serbatoio e lavatoio pubblico, e di escavazione per la condottura dell'acqua potabile in città, per il presunto importo di L. 29,866.11. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito interinale L. 2986.61; cauzione definitiva eguale alla somma depositata in biglietti consorziali o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio medesimo, si terrà pure un'asta per l'appalto della condottura dell'acqua potabile, per il presunto importo di L. 111,038.32. Lavori da eseguire entro 390 giorni. Deposito interinale eguale al decimo della somma suddetta; cauzione definitiva, come sopra.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1879.

(Continuazione — V. N° 2)

Pozzi dott. Enrico, ispettore sanitario, Milano, lire 3; Valvassori dott. Cesare, id. id. 3; Schina dott. Cesare, id. Torino, 3; Begoën dott. Agénorer, id. id. 5; Galli prof. Leonardo, id. Lucca, 5; Biagi dott. Antonio, id. Bologna, 5; Ponzone dott. Domenico, id. Savona, 3; Ghelfi dott. Domenico, id. Piacenza, 2; Marchi dott. Antonio, id. Udine, 2; Sguazzi dott. Bart., med. del consorzio, id. 2; Romagnolo dott. Giu., ispett. sanit. Alessandria, 2; Parassola dott. Carlo, med. del cons. id. 1; Casoletti dott. Leop., id. id. 2; Rimoldi Luigi, econ. Milano, 2.50; Barbarich Pietro, sotto econ., id. 2; Sicbaldi Carlo, capo dep. Bologna, 2; Zanetti Giu. capo staz. Candia Canavese, 1; Salvaneschi Giu., id. Zinasco, 3; Broccardi Fil., id. Pieve Nievole, 1; Papa Greg., econ. Torino, 2; Castelli Giu., capo staz. Montanaro, 2; Pozzi Franc., capo uff. Genova, 2; Lertua Giac., cont. id. 1; Stadleri En., appl. id. 1; Garue En., id. id. 1; Paldella Ang., magazz. Verona, 2; Giacometti Aless., cont. id. 0.50; Bignami Cipr., capo staz. Lodi, 1.50; Ripamonte Pietro s. c. staz. id. 1; Bondini Gius., gest. id. 1; Gobbi Oreste, imp. id. 1; Del Duca Andrea, ass. id. 0.50; Pellegrino Carlo, capo staz.

Melegnano, 1; Berri Aless., imp. id. 0.50; Orini Franc., id. id. 0.50; Mitta Giac., g. magazz. id. 0.50, Robecchi En., capo staz. Ozzano 1; Solaroli Libero, imp. id. 1; Visconti Lorenzo, capo squ. id. 0.50; Gaggino Franc., g. ecc. id. 0.50; Trompetta Ang., id. id. 0.50; Rizzini Ant., capo staz. Milano, 1.50; Picasso Ant., gest. id. 1.25; Sommaruga, s. c. staz. id. 1.25; Pittau Dom., imp. id. 1; Pittau Raff. id. id. 1; Casaiezio Gius., c. staz. Varallo Pombia, 2; Casalezio Chiara, imp. provv. id. 1; Ritter Luigi, c. staz. Voghera, 1.50; Alfieri Ant. s. c. staz, id. 1; Calestano Onofrio, imp. id. 0.50; Minassi Rocco, gest id. 1; Ingarami Carlo, s. c. staz. id. 0.85; Donato Ed., imp. id. 0.70; Cisotti Franc., imp. provv. id. 0.50; Livrago Lod., imp. 0.75; Perdoni Ant., id. id. 0.50; Pasquali Carlo, id. id. 1; Bruni Luigi, c. staz. Serralunga, 0.50; Cesari Luigi, ass. id. 0.50; Piccolino Dom., g. ecc. id. 0.50; Alberto Batt., id. id. 0.50; Wottasech Massim., c. staz. Spinetta, 1.50; Boselli Gio., ass. id. 1; Palenzona Ant., g. ecc. id. 0.50; Peri Emilio, id. id. 0.50.

Mantegazza Saule, ing. capo manut. e lav. Milano lire 12; Poli Oscar, ing. di div. id. 10; Molinari ing. Luigi, cap. sez. princ. id. 5; Foresti Pio, id. id. 5; Rossi ing. Paolo, id. id. 5; Cabanis Scipione, id. id. 5; Réeb Luigi Mich. id. id. 5; Vendramin Ang., id. id. 5; Pozzi ing. Luigi, capo sez. id. 3; Tamanti ing. Antonio, id. id. 4; Barzanò Luigi, id. id. 3; Castigliano Alb., id. id. 2; Crepas ing. Paolo, id. id. 3; Candiani Ferd. id. id. 2; Bocchiola Pietro, capo rip. id. 1.50; Lampugnani Gius., id. id. 1.50; Modini Alb., id. id. 1.50; Albertelli Gaet., id. id. 2; Finzi E., provv. 0.50; Malatesta En., diseg. id. 1; Boschetti Fil., id. id. 1.40; Salvi G. Batt., contr. al mat. fisso id. 3; Scandolara dott. Giulio, id. id. 3; Lavagna Gio., appl. id. 1; Toussaint Ern., cont. id. 1; Butti Gius., diseg. al mat. fisso id. 1.50; Penne Al. contr. id. id. 1.50; Vitta Pietro, cont. id. 1.50; Citterio Paolo, id. id. 1; Fusarini Aurelio, ing. c. div. delle off. Verona, 5; Raseri Medardo, ing. c. sez. off. id. 3; Cappelletti Pietro, ing. c. sez. id. 2; Doux N. N., ing. appl. id. 1; Mondino Paolo, s. c. uff. id. 1.50; Vallini Tito, s. c. staz. Reggio, 1.50; Manlachiti. Ign., id. id. 1; Benati Ferrante, id. id. 1; Zini Aug., gest. id. 1; Rossi Davide, id. id. 1; Macciò Tomm., id. id. 1; Bellini Guaresco, imp. Riomaggiore, 0.50; Crespi Ang., ff. c. staz. Pieve Albignola, 1; Giovanelli Vesp., c. staz. Legnano, 1; Guicciardi Luigi, id. Bressana, 1; Danioni Erc., ass. id. 0.50; Crespi Ant., c. staz. San Giuliano P., 1; Pettinelli Gaet., id. Lecco, 2; Sanpietra Tobia, bigl. id. 1; Ronchi Luigi, gest. id. 1; Chierichetto Bern., imp. id. 0.50; Coggiola Dom., c. staz. Vigevano, 2; Scotti Carlo, gest. id. 1; Saita Carlo, id. id. 0.75; Re Paride, imp. id. 1; Borla En., id. id. 0.75; Bastico Demet., ass. id. 0.75; Pollastro Ang., guardia id. 0.75; Busca Carlo, g. ecc. id. 0.50; Manicardi Bonfiglio, c. squ. id. 0.50; Cargnoni Ang., id. id. 0.50; Grassi Luigi, manov. id. 0.50; Mensi Crist., id. id. 0.50; Riva Pietro, id. id. 0.50; Bocca Gio., id. id. 0.50; Previderé Gius., id. id. 0.50; Ponzano Stef., id. id. 0.50; Montani Luigi, id. id. 0.50; Bellazzi Gerol., c. manovra id. 0.50; Dalli Sante, c. staz. Zoagli, 1: Zara Pietro, id. B. Panigale, 1; Ceresa Carlo, imp. id. 0.75; Cioni Ferd., id. Porcari, 1; Barsa Gio., c. staz. Robecco, 2; Vedovi Gracco, id. Levante, 0.50; Sabatini Valentino, imp. id. 0.50;

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

49ª Settimana. — *Dal* 3 *al* 9 *dicembre* 1878.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1878	1,446.—	397,525.79	274.91
Settimana corrisp. nel 1877.	1,446.—	369,688.97	255.66
Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . .	»	+ 27,836.82	+ 19.25
Introiti dal 1° gennaio 1878	1,446.—	19,660,276.46	13596.32
Introiti corrisp. nel 1877	1,446.—	20,942,486.08	14483.05
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . .	»	—1,282,209.62	— 886.73
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1878.	1,147.—	168,562.99	146.96
Settimana corrisp. nel 1877.	1,141.—	113,912.27	99.84
Differenze nei prodotti della settimana 1878	+ 6	+ 54,650.72	+ 47.12
Introiti dal 1° gennaio 1878.	1,145.30	7,092,118.00	6,192.37
Introiti corrisp. nel 1877 .	1,103.28	6,802,296.63	6,165.52
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878	+ 42,02	+ 289,821.37	— 26.85

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1878

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,379.12	13,181.95	8,354.15
Piccola Velocità	6,688.54	309.25	3,062.27
Totali . . .	37,067.76	13,491.20	11,416,42

Strade Ferrate Romane

43ª Settimana — *Dal* 22 *al* 28 *ottobre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitі	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	500,695.59	15,755.48
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	527,195.92	16,700.31
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	26,500.33	944.83
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 ottobre 1878 .	1,654	21,641,485.23	15,866.38
Periodo corr. 1877	1,646	22,567,262.34	16,625.51
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	925,777.11	759.13

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	6195	7,418.68	18862	32,524.31	39,942.99
Bagagli e cani.	202	165.78	758	759.31	925.09
Merci a G.V. ..	745	588.18	2363	3,898.63	4,486.81
Merci a P.V. ..	859	7388.74	1218	11,952.46	19,341.20
Introiti diversi.	»	306.04	»	460.63	766.67
Totale L.	8001	15,867.42	23201	49,595.34	65,462.76

SOCIETÀ GENERALE DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di Amministrazione ha l'onore di prevenire i signori azionisti, che conforme agli articoli 35 e 36 degli statuti sociali l'assemblea generale ordinaria è stata fissata pel giorno 14 del mese di febbraio prossimo.

L'assemblea avrà luogo alle ore 12 meridiane presso la Sede della Società in Firenze, via Bufalini, n° 24, ed avranno diritto d'intervenirvi tutti quegli azionisti che hanno fatto il deposito delle loro azioni, ai termini dell'articolo 32 degli statuti sociali.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione;
2° Presentazione ed approvazione del resoconto dell'esercizio 1878;
3° Rinnovazione parziale del Consiglio di Amministrazione al tenore dell'art. 23 degli statuti.

Firenze, 6 gennaio 1879.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

A partire dal giorno 27 corrente, presso la Cassa della Società via Lagrange, N. 7 si pagheranno L. 10 per Azione contro rilascio dei vaglia numeri 7 e 8 relativi all'esercizio 1878.

Torino, 14 gennaio 1879.

La Direzione.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 22 Gennaio 1879 N.° 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE

del Ministero dei lavori pubblici pel 1879

La Camera dei deputati, riprendendo col 14 corr. le sue sedute, ha intrapreso la discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1879. Riserbandoci di riferirne i risultati finali; dobbiamo oggi accennare specialmente alla discussione del capitolo 28, che tratta della: « Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate ».

Manfrin. Lamenta le troppo elevate tariffe ferroviarie, ed altri inconvenienti nel movimento delle merci.

Ricorda le disposizioni legislative e regolamentarie sull'argomento, e lamenta i ritardi che avvengono anche per colpa d'impiegati.

Parla delle frequenti sottrazioni di oggetti e di merci che si verificano, e dice che lo stesso Direttore generale delle ferrovie gli dichiarò di esserne stato vittima.

Raccomanda all'on. Mezzanotte di inaugurare la sua amministrazione soddisfacendo ai legittimi reclami del pubblico.

Trevisani Gio. Fa delle osservazioni sul modo irregolare con cui procede il servizio delle merci.

Ceresa. Discorre della linea ferroviaria Roma-Torino, ed esprime il desiderio che anche il servizio della corrispondenza sia più agevole e meglio diretto.

Aggiunge che in Piemonte il servizio ferroviario lascia molto a desiderare.

Di Sambuy. Appoggia quanto disse l'on. Ceresa. Dice essere necessario di migliorare il servizio delle ferrovie, specialmente nelle provincie subalpine, ove è molto mal regolato.

Le lagnanze del pubblico sono continue, e le migliorie che si speravano dall'esercizio governativo non si sono verificate.

Non v'è città che abbia la soddisfazione di vedere arrivare un treno senza ritardo, ed il ritardo non si guadagna mai nel percorso successivo.

Raccomanda pure al Ministro di provvedere al treno Milano-Savona, e ad un treno internazionale che si possa dire tale.

Deplora altresì che la posta di Roma, che arriva a Torino nel meriggio, non sia distribuita che alla sera; e termina pregando il Ministro di prendere in considerazione gl' inconvenienti da lui lamentati.

Varè. Riferendosi alle osservazioni fatte dall'on. Manfrin circa gli inconvenienti e i disordini sul servizio ferroviario, osserva che innanzi tutto bisogna coordinare il servizio nazionale con quello internazionale.

Domanda all'on. Ministro informazioni sul Congresso internazionale ferroviario di Berna, e svolge brevi considerazioni per coordinare il servizio ferroviario interno con quello internazionale.

Lucchini. Raccomanda alcune riparazioni alla Stazione ferroviaria di Vicenza.

Cavalletto. Fa brevi osservazioni sull'ordinamento dei servizii amministrativi.

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici). Assicura che si daranno severe disposizioni per impedire gli inconvenienti lamentati dagli oratori e che realmente esistono; ma è necessario fare un nuovo regolamento sul servizio ferroviario, ed egli vi porrà le maggiori cure.

Termina ripetendo che terrà conto delle raccomandazioni fatte dagli onorevoli preopinanti.

Villa. Deplora anch'egli che, dopo tanti anni, il nostro Codice commerciale non tenga conto delle ferrovie.

La Svizzera, la Prussia, l'Austria hanno leggi speciali; la Francia ha norme precise nella vasta giurisprudenza delle sue Corti. Il Ministro dovrebbe stralciare dal Codice presentato la parte che riguarda i trasporti ferroviarii; questo semplificherebbe la discussione, che sopra un Codice intero è sempre grave e lunga.

Ripigliando l'argomento relativo alla Convenzione ferroviaria di Berna, spiega quali siano le norme stabilite in essa, intese cioè ad agevolare le comunicazioni internazionali.

L'oratore spera che il Governo affretti l'approvazione di quell'accordo.

Sambuy e *Ceresa* aggiungono brevi osservazioni.

Mezzanotte (ministro). Ripete che terrà conto delle raccomandazioni.

Il capitolo 28 è approvato.

— Discutendosi poi il capitolo 124 sul porto di Venezia, l'on. Maldini fa alcune osservazioni sulle spese straordinarie per le banchine e per le escavazioni.

L'on. *Maurogònato* dice che la Commissione del bilancio trovò che nella Relazione era abbastanza chiara la distinzione fra le spese ordinarie e straordinarie.

Sostiene che le spese per le calate ed altre occorrenti per la Stazione marittima erano a carico delle Ferrovie dell'Alta Italia, e perciò ora del Governo che le ha riscattate. Non occorre adunque fondo, nè legge speciale, dovendosi inserire fra le varie spese di complemento dell'Alta Italia.

Osserva che i bisogni sono di L. 400,000 per l'escavo dei grandi canali, che sono già concedute dal bilancio; occorrerebbero L. 86,000 per lo scavo dei piccoli canali, e ne sono concedute 60,000. Ci vorrebbero poi L. 100,000 per escavare maggiormente l'imboccatura del bacino della Stazione marittima, onde i bastimenti ne uscissero più facilmente, ed altre 100,000 per escavare vicino alle banchine, onde con quella terra fare il *terrapienamento*, sul quale si fabbricherebbero i Magazzini generali.

Questi sono i bisogni ordinarii più urgenti, restando poi a risolvere le grandi questioni delle lagune di Chioggia e del porto del Lido, sulle quali sarebbe omai tempo di deliberare, perchè la condizione di qaei paesi peggiora sempre più.

Raccomanda vivamente al Ministero attuale questi vitali interessi, pei quali il Ministero precedente era molto bene disposto.

Mezzanotte (ministro) dice che le spese per la calata della Stazione sono, come propone l'on. Maurogònato, contemplate nel preventivo dei lavori di completamento che deve fare il Governo, quale successore della Società dell'Alta Italia.

Promette di preoccuparsi di tutti gli altri bisogni per escavazioni, e occorrendo presenterà una legge speciale; ma ricorda che vi è già un progetto di legge per portare la profondità del canale di Malamocco a 9 metri.

Maldini dubita che le L. 100,000 occorrenti pei maggiori escavi alla Stazione marittima si tolgano alle 400,000 destinate pel canale di Malamocco, e non lo vorrebbe.

Maurogònato soggiunge che anche le suddette 100,000 dovrebbero formar parte del completamento della Stazione.

In ogni modo, non vorrebbe neppur lui che fossero tolte al preventivo del gran canale, ch'è la prima necessità, non solo commerciale, ma anche militare, di Venezia. Se il Ministro non può considerarle come spesa di completamento a carico della Ferrovia, lo prega di presentare un progetto di legge per escavazioni straordinarie, non potendosi tollerare lo scandalo di quella Stazione, che costò tanti denari, e che da tanto tempo dovrebbe esser compiuta. E così bisogna finire il terrapienamento delle banchine, onde si possa su quello spazio fabbricare i Magazzini generali, che Venezia aspetta ancora dopo tanto tempo, mentre i denari a questo scopo assegnati dal Parlamento sono pronti da qualche anno.

Mezzanotte (ministro) promette che studierà tutte queste questioni, e proporrà i provvedimenti necessarii.

Dopo ciò, il capitolo rimane approvato.

— Si approva poi la sospensione sui capitoli della categoria terza (Spese di costruzione di strade ferrate), finchè la Commissione abbia fatta la sua speciale relazione su quei capitoli.

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Avendo l'*Opinione* pubblicato, giorni sono, un articolo dell'ing. cav. Coriolano Monti sulle nuove costruzioni ferroviarie, in cui si fanno gravi appunti alla Società delle Strade ferrate Meridionali, il Direttore generale di questa, on. Borgnini, ha diretto a quel giornale la seguente lettera di risposta, che noi crediamo dover riprodurre, poichè la lettera stessa confuta pienamente le accuse scagliate contro quella Amministrazione ferroviaria.

Firenze, 17 gennaio.

Preg.mo sig. Direttore del giornale L'Opinione.

Il sig. ing. Coriolano Monti, prendendo a parlare nel riputato giornale da lei diretto delle nuove costruzioni di strade ferrate in Italia, consacra la più gran parte del suo primo articolo alla Società italiana per le strade ferrate Meridionali. I giudizii che egli ne fa non sono punto benevoli; ma per questo io non farei appello alla cortesia ed alla imparzialità di lei, sig. Direttore, per domandarle un po' di spazio, se i giudizii dell'ing. cav. Monti non si fondassero sopra fatti insussistenti.

A sentire il cav. ing. Coriolano Monti, la Società delle Meridionali, che egli non capisce *perchè si gratificasse e si gratifichi dell'appellativo lusinghiero di benemerita*, ha sconvolto il sistema delle ferrovie italiane, stabilito nel 1865, perchè, dopo aver costruito le strade più facili lungo l'Adriatico, dove *a tratti non occorse nemmeno espropriare il terreno*, perchè *si ponevano le guide perfino sul lido del mare*, fece in maniera, *intraleiando le carte con disegni sopra disegni*, che *tra la burocrazia dei Ministeri quasi si perdè la traccia delle prescrizioni di legge, e riuscì quasi, valutati come oracoli i detti dei suoi ingegneri, a far cancellare dal novero delle strade ferrate italiane le linee che ai loro padroni non tornava acconcio mandare ad effetto.*

Ora, l'ing. cav. Monti dovrebbe sapere che la Società delle Meridionali ha costruito, dal 1862 in poi, 1200 chilometri, tra i quali 325 di ardue e dispendiosissime traversate dell'Appennino; e che i tratti nei quali egli dice che si sono poste le rotaie sulle sabbie del mare, sono stati dei più costosi per lavori di consolidamento, che sono estimatissimi e lodatissimi da tutti coloro che studiano le ferrovie sul terreno, e non sulle carte e sui libri.

Restano alla Società 200 chilometri da costruire, per i quali il Governo ebbe da essa a tempo debito i progetti di esecuzione.

I ritardi non provengono nè da *intralcio* di carte, nè da *esitanza* della *burocrazia*. La burocrazia, che al Ministero dei lavori pubblici ha cura dei tracciati di ferrovie, si chiama il Consiglio superiore dei lavori pubblici; e a non pochi parrà troppo irriverente il modo sdegnoso con cui ne parla il cav. ing. Coriolano Monti.

Del resto, egli che è stato deputato, non può ignorare che i ritardi nell'approvazione dei disegni delle ferrovie ordinariamente non provengono da *intralcio di carte*, procurato d'accordo fra le Società e la *burocrazia*, ma da conflitti d'interessi locali e da divergenze d'ordine tecnico.

Io non voglio qui adesso rifare la storia delle costruzioni fatte dalle Meridionali, poichè tutte le questioni a ciò relative si dovranno svolgere ampiamente innanzi alla Commissione d'inchiesta. Mi sia lecito però far osservare al cav. ing. Monti, che, se la Società non ha compiuto le costruzioni, ha però da dieci anni introdotto radicali riforme nelle sue tariffe per dare più espansione e più svolgimento al traffico, servendo meglio all'utile pubblico che ai suoi propri interessi; e che. se fosse obbligata alle costruzioni indicate nell'atto di concessione, le resterebbe da considerare se non le convenisse di rientrare in tutto nei patti di concessione, anche per le tariffe, come ne avrebbe l'incontestabile diritto.

Il fatto è che l'esonero o i ritardi delle costruzioni sono derivati da considerazioni politiche, economiche, governative; che sono sanciti da Convenzioni passate con diversi Ministri; causati, in ultimo, da Convenzioni, che da cinque anni il Governo ha stipulato, e che aspettano sempre il giudizio del Parlamento.

Se poi volesse il cav. ing. Coriolano Monti una prova della tenerezza della *burocrazia*, com'egli la chiama, verso la Società delle Meridionali, la potrebbe trovare nella lite promossale dal Governo, appunto per i ritardi da lui lamentati alla costruzione delle linee scritte nell'atto di con-

cessione, e colla quale si pretendeva di estorcerle nientemeno che due milioni e mezzo di lire per multe incorse a causa dei precitati ritardi.

Dopo una sentenza di prima istanza, quattro di Corte d'appello e due di Cassazione, che fanno una bella testimonianza della tenerezza del Governo e della burocrazia verso la Società delle Meridionali, la Società fu condannata a pagare 25,000 lire; e neanche queste avrebbe pagato, se la legge sui conflitti di giurisdizione non le avesse impedito di far valere la sua azione riconvenzionale contro il Governo.

Al cav. ing. Coriolano Monti dà noia che la Società delle Meridionali sia stata qualificata e si qualifichi ancora di benemerita. Egli non potrà dire almeno ch'ella si sia da sè attribuita questa qualifica; come non potrè dire che gli ingegneri di essa abbiamo mai preteso di essere *valutati come oracoli.*

Se gl'ingegneri della Società godono di una giusta estimazione, egli è perchè la Società li ha scelti fra i migliori, ed essi hanno giustificato la sua scelta con lavori e costruzioni che hanno meritato l'approvazione degl'intelligenti, sì nostrali che stranieri; ed anche per la modestia e la coscienza colla quale attendono al còmpito loro, e non perdono il tempo a batter la cassa per levar rumore intorno al loro nome, costruendo ferrovie fantastiche sulla carta e sui giornali.

Pregandola d'inserire questa mia lettera nel riputato suo giornale, mi dico con tutta osservanza

Il Direttore generale
BORGNINI.

CENNI

sulle ferrovie speciali ed economiche, e particolarmente sui TRAMWAYS *a vapore e sul loro sviluppo in Italia*

(Continuazione e fine — V. N. 3)

Macchina della Ditta Henschel et Sohn di Cassel.

Questa Ditta costruisce un tipo di macchina che, per la forma e disposizione della caldaia, per la facilità di servizio del macchinista, presenta una certa analogia con la macchina Krauss.

La caldaia è tubulare; il focolaio è di rame, il resto è di lamiera di ferro. La pressione massima di lavoro è di atmosfere effettive 12.

Circa ad un terzo della lunghezza della caldaia, trovasi un *duomo* alto m|m 330, in cui vi sono il regolatore, il manometro e le valvole di sicurezza. La bocca del focolaio trovasi di fianco. L'iniettore è in disparte; e per metterlo in azione, il macchinista deve abbandonare la sua posizione centrale. Una pompa d'alimentazione trovasi sotto la caldaia, ed è mossa da un eccentrico fisso ad uno degli assi (1).

Il telaio è del tipo solito per le locomotive ordinarie, cioè composto di lamiere di ferro, che fanno da longeroni, collegato con traverse di rinforzo, pure in ferro. I cilindri sono alquanto inclinati ed interni al telaio, e quindi l'asse motore è a gomito, mentre è collegato coll'accoppiato mediante bielle poste dalla parte esterna.

La distribuzione è fatta col sistema Allan, ed è troppo complicata per questo genere di macchine; a causa del grosso diametro dell'albero motore (m|m 85), gli eccentrici riescirono anco di un diametro grandissimo, il che non fa che aumentare la resistenza interna della macchina.

Pare che la Ditta Henschel, nel costruire questo tipo con cilindri interni, siasi prefisso i seguenti scopi:

1° Dare alla macchina un moto più dolce ed uniforme, massime se cammini a grande velocità.

2° Non esporre il meccanismo alla polvere della strada; il che si ottiene certo con maggior facilità, e quindi il meccanismo è interno.

Ma, di fronte a questi vantaggi, sonvi altri svantaggi di molto superiori.

Infatti, la costruzione dell'albero a gomito è costosa, e soggetta facilmente a rompersi, massime nelle condizioni in cui ordinariamente può trovarsi la via ferrata del tramway: la sabbia e le pietruzze espongono l'asse a grandi sforzi. Si è quindi costretti, per precauzione, a far l'asse molto grosso, aumentando così la spesa ed il peso della macchina.

I meccanismi, disposti tutti all'interno, obbligano sempre a condurre le macchine sopra le fosse per tutte le piccole riparazioni occorrenti, ed anco per pulirli a dovere.

La caldaia, dovendo sovrastare a tutti i meccanismi e non impedire che si possano lubrificare, dovette naturalmente essere rialzata; per cui il suo asse è a m. 1.445 sul piano delle ruotaie: il che solleva pure d'assai il centro di gravità, e rende la macchina meno solida e tranquilla durante il viaggio.

A ciò si unisce il cassone per il condensatore, che si fece sul tetto della macchina, e posto a metri 2.800 sul piano delle ruotaie. Tale cassone, pieno d'acqua per condensare il vapore che esce dallo scappamento, rende la macchina più pesante, la fa oscillare inegualmente durante il cammino, e fa aumentare il prezzo di costo della macchina stessa, per il lavoro di non poco rilievo che necessita. Si è per questi motivi che la Fabbrica Henschel ha deciso la soppressione del condensatore nelle macchine che farà d'ora innanzi.

La locomotiva poggia su quattro molle a foglia, come le ordinarie locomotive; e non si sarebbe potuto fare altrimenti, poichè la costruzione del meccanismo interno impedisce che si possa far la sospensione su tre punti.

La macchina ha un freno, che si deve mettere in azione colle mani e coi piedi, e pur non è molto efficace. Tale disposizione è da proscriversi, occupando troppo il macchinista, senza ottenere l'effetto voluto.

Macchina della Ditta Fox Walker di Bristol.

Questa macchina fa poco onore all'Inghilterra, dalle cui fabbriche siamo stati abituati sempre ad avere prodotti bene studiati, e che si distinguono anco per eleganza di forme.

Nella locomotiva per tramway mandata dalla Ditta Fox Walker si riconosce che alla parte estetica non si è pensato nè punto, nè poco. Ma ciò sarebbe poco male, se almeno la macchina avesse presentato dei pregi e qualche specialità nella sua costruzione.

Cominciamo dal notare ch'essa ha 4 ruote accoppiate ed altre due libere. Lo scartamento totale fra gli assi è di m. 1.85. Ora tale forte scartamento, unito al poco peso gravitante sull'asse libero, fa sì che rendesi facilissimo il deviamento nelle curve, nonostante che siesi dato all'asse libero un gran giuoco trasversale.

I cilindri ed il meccanismo sono interni, e quindi l'asse motore a gomito. La distribuzione è del sistema Stephenson.

La caldaia è tubulare, e naturalmente posta molto alta sul piano delle ruotaie. Su essa si collocò un cassone ad uso basto, per recipiente dell'acqua. Questa disposizione ha l'inconveniente che l'acqua, il cui volume è di circa 250 litri, si riscalda spesso a tal punto, che non può essere aspirata dagli iniettori. Ma l'inconveniente maggiore che tal disposizione offre, si è che, quando il macchinista è attento al fuoco ed al livello, non può vedere punto la strada. Si fu quindi costretti a far doppie le leve, sia per il regolatore, che per il cambiamento di marcia, ma ciò assai male, e persino in modo pericoloso per chi si trovi dalla parte opposta dalla macchina. L'assieme della loco-

(1) Nelle nuove costruzioni si applicherà a questa locomotiva la pompa-iniettore dell'ingegnere O. Chiazzari, premiata con medaglia d'oro all'Esposizione di Parigi del 1878.

motiva è stretto; e la caldaia tanto grossa, che non si può circolare, se non camminando di fianco.

La caldaia lavora alla pressione di 9 atmosfere effettive.

Il freno è quasi come quello della locomotiva Henschel, ed è del pari poco efficace ed incomodo, dovendosi adoperare mani e piedi per metterlo in azione.

Macchina di Baldwin-Works di Filadelfia.

L'ultima fra le locomotive che in Italia si introdussero per i tramways è quella del tipo Baldwin, rinomato costruttore americano.

Essa è a 4 ruote accoppiate, e cilindri esterni; la distribuzione è quella di Stephenson, ma è disposta nell'interno del telaio. Quest'ultimo è sul sistema di quelli ordinarii di locomotive, ed assai robusto.

La caldaia è completamente verticale, col focolaio cilindrico, da cui partono dei tubi verticali, che vanno ad unirsi nella placca tubulare orizzontale della camera del fumo. I tubi, attraversando il vapore, lo rendono più secco sovrariscaldandolo.

A tale disposizione nei tubi si muove l'obbiezione che facilmente sieno soggetti ad avarie: cosa che si verificò in alcuni tipi di caldaie verticali. Bisognerà esperimentare qualche tempo la costruzione americana, di cui discorriamo, per poter dire se anch'essa presenti o no gli stessi difetti: attualmente non possiamo dir nulla, stante il brevissmo servizio fatto dalle macchine Baldwin.

La pressione massima delle caldaie è di atmosfere effettive 9.

Un recipiente d'acqua, che contiene circa 500 litri, è collocato dietro la caldaia, sul piano di circolazione del macchinista. Il posto per il macchinista è in un angolo vicino alla caldaia; alla quale, ad una certa altezza, sono applicati il manometro, il Giffard, il livello, un robinetto di prova e le valvole di sicurezza.

Vicino al macchinista trovasi pure il freno, che è a vapore, e che consiste in un piccolo cilindro verticale, con uno stantuffo la cui asta è collegata con le leve del freno. Per metterlo in movimento, il macchinista non ha che da aprire un robinetto per introdurre il vapore sotto lo stantuffo, il quale, sollevandosi, stringe gli zoccoli. Ma questi, invece di agire sul cerchione, stringono un disco di ghisa coletato all'asse motore. Naturalmente l'azione di questo freno è assai pronta e sicura, ma non pare che per macchine così piccole, e per velocità tanto limitata, vi fosse necessità di ricorrere ad una complicazione come quella di un nuovo cilindro a vapore. Si aggiunga pure l'inconveniente che può causare il vapore che scappa in gran quantità, e con molto rumore, dallo stantuffo del freno. Il vapore, che si adopera, è tutto perduto per un lavoro che il macchinista potrebbe fare da sè assai facilmente. La manutenzione poi del cilindro e dello stantuffo deve riescire più costosa di quella di un altro freno qualunque (1).

Dal punto in cui trovasi il macchinista, a causa della caldaia verticale, ha limitata la vista sulla strada; ed è così ristretto e quasi chiuso nel casotto, che nel nostro clima sarebbe impossibile farvi stare un macchinista, senza che la sua salute se ne risentisse.

Venendo alla distribuzione, si ha che per ruote di 0.85 di diametro, e con un cilindro il cui diametro è di 22 millimetri, la corsa è di soli m|m 25, mentre le costruzioni ordinarie, e che danno ottimi risultati, presentano nelle due ultime dimensioni il rapporto di 1 : 2 circa. La piccola corsa dello stantuffo non permette di utilizzare convenientemente l'espansione del vapore: il che tanto meglio si può fare, quanto più lunga è la corsa. —

(1) Da informazioni avute mi risulta, che attualmente la Società del tramway Vercelli-Trino ha soppresso questo freno a vapore, come poco utile, e lo sostituì con altro a vite.

La Ditta Bamat e Comp. di Milano ha costruito una macchina da tramway, ma di essa non possiamo ancora dir nulla, perchè fu fatta in via di esperimento, e finora non si ebbe campo di giudicarne, non avendo essa prestato alcun servizio.

Passate così brevemente in esame le varie locomotive che si introdussero finora nei tramways italiani, vediamo di stabilire un confronto fra i diversi tipi. Gioverà prima riunire i dati concernenti le loro dimensioni, e ciò abbiamo fatto nella seguente tabella:

Dimensioni principali e relativa forza di trazione delle locomotive in esercizio pei Tramways italiani.

Numero d'ordine	TIPO DELLE MACCHINE	Cilindri: Diametro m|m d	Cilindri: Corsa m|m h	Diametro delle ruote m. D	Scartamento degli assi estremi m.	Peso della macchina: Vuota kil.	Peso della macchina: In servizio kil.	Volume d'acqua nel serbatoio m.c.	Tubi bollitori: Numero N.	Tubi bollitori: Diametro m|m	Tubi bollitori: Lunghezza m.	Superficie di riscaldamento: Nel focolaio m.	Superficie di riscaldamento: Nei tubi m.	Superficie di riscaldamento: Totale m.	Peso di macchine vuote per ogni metro di superficie di riscaldamento kil.	Superficie della graticola m. q.	Forza di trazione kil.	Peso in servizio per ogni chilogramma di forza di trazione kil.	Pressione massima del vapore k. P.
1	Locomotiva Brown	14	28	0.60	1.50	5200	6200	500	71	30	0.98	2.00	6.55	8.55	608	0.28	548	11.3	12
2	Locomotiva Krauss	16	30	0.63	1.50	5400	7200	1400	56	41	1.40	1.64	10.10	11.74	460	0.291	914	7.87	15
3	Locomotiva Henschel	14	30	0.60	1.40	5900	8200	1950	78	34	1.00	1.80	8.30	10.10	584	0.30	588	14.00	12
4	Locomotiva Fox-Walker	21	25	0.75	1.85	7400	8200	250	84	33	1.00	2.20	8.63	10.83	683	0.45	661	12.4	9
5	Locomotiva Baldwin	22	25	0.85	1.50	6900	7900	500	86	35	1.10	1.80	10.40	12.20	565	0.41	640	12.34	9

Dal suddetto quadro risulta che per la locomotiva Brown, ad ogni chilogramma di forza di trazione, calcolata in base alle dimensioni della macchina, corrispondono chilogrammi 11.3 di peso proprio della macchina; e prendendo per coefficiente d'aderenza 1|8, risulterebbero chilogrammi 775, a petto di soli chilogrammi 548 di forza di trazione.

La macchina Krauss ha un peso di chilog. 7.87 per chilogramma di forza di trazione, e l'aderenza risulterebbe di chil. 900, a petto di chil. 914 di forza di trazione.

La Henschel ha chil. 14.00 di peso proprio per chilogramma di forza di trazione, e l'aderenza è di chil. 1025, a petto di 588 chil. di forza di trazione.

La Fox-Walker ha un peso proprio di chil. 18.4 per ogni chilog. di forza di trazione, e l'aderenza sarebbe di 1.025, in relazione a chilog. 661 di forza di trazione.

Finalmente la Baldwin ha un peso di chil. 12.34 per ogni chilogramma di forza di trazione, e l'aderenza è di chil. 987 per chil. 640 di forza di trazione.

Si vede quindi che la macchina meglio calcolata è di certo la Krauss, in cui l'aderenza è quasi eguale alla forza di trazione, che si può sviluppare dalla macchina.

Se consideriamo il peso corrispondente ad ogni metro quadrato di superficie riscaldata, abbiamo:

Nella Krauss	chil.	460
» Baldwin	»	565
» Henschel	»	584
» Brown	»	600
» Fox Walker	»	683

Se dal lato della comodità del servizio la macchina Krauss è la migliore, viene dopo la Baldwin, indi la Henschel, la Brown, e per ultimo la Fox-Walker.

Per la facilità della fermata, la Baldwin ha il primo posto, indi vengono la Krauss, la Henschel, la Brown e la Fox-Walker.

In quanto alla visita degli organi della macchina, la Krauss e la Brown sono le meglio disposte; vengono poi la Henschel, la Baldwin e la Fox-Walker.

Per le riparazioni, le locomotive che ne richiesero più soventi furono le Brown. Anco le Krauss richiesero delle riparazioni, ma queste furono necessarie in seguito a colpi di fuoco ricevuti dai focolai per incuria di macchinisti poco abili e non ben sorvegliati; mentre le riparazioni ordinarie furono di poco rilievo, a petto delle altre macchine.

Per ultimo, sul consumo di combustibile e d'olio, parrebbe che si avrebbero dovuto fare esperimenti coscienziosi e comparativi, massime da quelle Società che possedono un più svariato numero di tipi di locomotive. Nè si saprebbe altrimenti dar ragione del perchè una Società di tramways si assoggetti alle maggiori spese d'esercizio che cagiona la moltiplicità di tipi, se non perchè, non potendo giudicare *a priori* della bontà dei medesimi, o non volendosi fidare alle esperienze fatte altrove, avesse voluto far dirette prove, e raccogliere dati certi, sia sul consumo di carbone e d'olio, sia sulle spese e sull'entità delle riparazioni necessarie, sia sui pesi trascinati.

Eppure le cose non avvennero così. Noi abbiamo esperienze fatte con rigore sulla linea di Cuneo-San Dalmazzo, ed alle quali assistettero agenti del R. Commissariato governativo per l'esercizio delle strade ferrate. Esse vennero eseguite solo sulle locomotive del tipo Krauss, e si dedussero i seguenti risultati sul consumo medio per chilometro-vettura, col carico di 20 viaggiatori per ogni vettura:

Legna	chilog.	0.124
Coke	»	1.23
Olio	»	0.02
Acqua	litri	10.00.

Acqua evaporizzata per ogni chilogramma di coke litri 8.13.

Altre esperienze vennero fatte sulla linea Milano-Saronno, prendendo in esame le locomotive dei tre tipi Brown, Krauss ed Henschel; ma tali esperienze, fatte in condizioni diverse per le tre macchine, non diedero risultati che sieno ammissibili e comparabili.

Le esperienze citate dal comm. ing. Biglia nell'articolo suaccennato, si riferiscono alle sole locomotive Brown e Krauss, e danno che ambidue le locomotive ebbero uguale consumo di combustibile, ma ineguale consumo d'olio, il quale fu maggiore nella Brown che nella Krauss, e cioè di chilog. 0.05 per la Krauss e di 0.09 per la Brown ad ogni chilometro percorso. Ed il consumo maggiore d'olio si spiega da quanto abbiamo accennato nella descrizione della locomotiva, ed è assai rilevante, se si considera che l'olio costa L. 1.50 al chilogramma.

Per riguardo poi al consumo di combustibile, il prelodato comm. Biglia dice: « Però è giusto osservare che il più « sovente la macchina Krauss viaggiò con due sole vet« ture, ed allora, facendo un lavoro inferiore alla sua po« tenza, era in condizioni svantaggiose per la consuma« zione: ciò che non avveniva per la locomotiva Brown ».

Ma anco questi risultati, che si riferiscono alle sole due locomotive dei tipi indicati, non sono sufficienti; ed occorrerebbero dati di esperienze su tutti i tipi, raccolti da persone disinteressate, e basati sugli stessi principii.

Giudicando adunque dalle macchine in sè, e tenendo pur conto dei dati sul consumo che noi possediamo, si può dire che la locomotiva, la quale più di tutte si avvicina al tipo adatto per i tramways, sia per la forza di trazione che sviluppa, sia per le poche riparazioni di cui abbisogna e pel consumo minimo d'olio, è la Krauss. Essa, ci pare, riescirebbe ancora più conveniente, se avesse un focolaio più vasto, onde aumentando la superficie diretta di riscaldamento, aumentasse la produzione di vapore, e venisse meglio utilizzato il combustibile.

La forma generale della locomotiva Henschel può essere appropriata con vantaggio all'esercizio dei tramways, purchè vi si introducano parecchie modificazioni. E fra le altre, la soppressione dell'inutile condensatore sopra il tetto della macchina, con che scemerà il peso della medesima, e le condizioni di aderenza saranno in una proporzione più armonica colla forza di trazione, risultante dalle dimensioni della macchina. Si dovrà munire questa macchina di un freno più attivo e semplice dell'attuale, e possibilmente si dovrebbero portare i cilindri all'esterno, onde togliere l'inconveniente dell'asse a gomito. È vero che finora, nelle locomotive fornite dalla detta Casa per l'Italia non si ebbe a lamentare alcuna rottura d'asse; ma ciò non può assicurare per l'avvenire, bastando un minimo difetto nella costruzione per produrre la rottura. Esempi di ciò si hanno nelle locomotive delle ferrovie ordinarie con cilindri interni, e molto più evidente ancora nelle locomotive per tramways della fabbrica di Merryweather, che fanno servizio fra Cassel e Wilhelmshöhe, e che in sei mesi d'esercizio ebbero *cinque o sei rotture d'assi* (1).

Queste locomotive, fra quelle finora introdotte in Italia, sono le sole che, perfezionate, potranno gareggiare per ottenere il primato nella trazione dei tramways, con soddisfazione ed economia dell'industria dei trasporti.

A complemento dei dati relativi ai tramways, resterebbe da parlare delle locomotive ad acqua riscaldata, a gas e ad aria compressa, delle quali si fa ora l'esperimento in Francia, e che si tenta introdurre in Italia.

Ci riserbiamo però di farne oggetto di studio speciale, quando avremo avuto campo di giudicare sul loro servizio nel nostro paese.

Elenco delle ferrovie secondarie esistenti in Italia

A) Strade private, per esclusivo servizio di alcune industrie.

1. Dallo Stabilimento di Follonica al mare, linea di chilom. 1.702, esercita a cavalli, ed aperta nel 1857.

2. Dalla miniera di San Leone al mare (prov. di Cagliari), linea esercita con piccole locomotive, e lunga chil. 16.500. Fu aperta nel 1865.

3. Dalla miniera di Montevecchio a San Gavino (prov. di Cagliari), linea esercita con piccole locomotive, e lunga chil. 17.800. Fu aperta nel 1865.

4. Dalle cave di ghiaia di Colleflorito al Mincio (prov. di Mantova), linea esercita a cavalli, e lunga chil. 2.271. Fu aperta nel 1870.

(1) Vedi Biglia, articolo sullodato.

5. Dalle Saline di Barletta alla ferrovia Foggia-Brindisi. Linea esercìta con locomotive ordinarie, e lunga chil. 6.700. Venne aperta nel 1871.

6. Dalle miniere di Monteponi a Portoscuso (prov. di Cagliari). Linea esercìta con piccole locomotive, lunga chil. 21.000, ed aperta nel 1871.

7. Dalle miniere di lignite di Montempoli (Pisa) alla ferrovia Cecina-Saline. Linea lunga chil. 16.500, esercìta con locomotive ordinarie, ed aperta nel 1872.

8. Dalle solfatare di Boratella (Forlì) alla ferrovia. Linea lunga chil. 4.059, esercìta a cavalli, ed aperta nel 1872.

9. Dalle ferriere di Piombino al mare. Linea lunga chilom. 0.634, esercita a cavalli, ed aperta nel 1873.

10. Dalla miniera di Gennamari al mare (Cagliari). Linea lunga chil. 9.370 esercìta a cavalli, ed aperta nel 1873.

11. Dalla ferriera di Vade al mare (Pisa). Linea lunga chil. 0.954, esercìta a cavalli, ed aperta nel 1875.

12. Dalle cave di marmo di Carrara al mare. Lunga chil. 9.615, esercìta con locomotive, ed aperta nel 1876.

13. Dalla miniera di lignite di Monte Murlo alla ferrovia (Siena). Linea lunga chil. 23.600, esercìta con locomotive ordinarie, ed aperta nel 1877.

B) Tramways.

1. Da Piazza Castello alla barriera di Nizza (Torino), lungo chil. 2.500, esercìto a cavalli, ed aperto nel 1872.

2. Da Milano a Monza, lungo chil. 15,000, esercìto a cavalli, ed aperto nel 1876.

3. Da Milano a Saronno e Tradate, lungo chil. 36,000, esercìto con locomotive, ed aperto nel 1877.

4. Da Napoli a Portici, lungo chil. 4,000, esercìto a cavalli, e muli, ed aperto nel 1876.

5. Da Piazza Castello alla Madonna del Pilone (Torino), lungo chilom. 3.900, esercìto a cavalli, ed aperto negli anni 1876-77.

6. Da Piazza Castello a Moncalieri (Torino), lungo chilom. 10.700, esercito già a cavalli, ed ora in via di esperimento con locomotive. Venne aperto negli anni 1875-76.

7. Da Piazza Vittorio Emanuele alla Barriera del Martinetto (Torino), lungo chil. 4.000, esercìto a cavalli, ed aperto nel 1876.

8. Da Piazza Vittorio Emanuele a Piazza Solferino (Torino), lungo chil. 3.100, esercìto a cavalli, ed aperto nel 1877.

9. Da Piazza Castello a Piazza dello Statuto (Torino), lungo chil. 1.400, esercìto a cavalli, ed aperto nel 1877.

10. Da Cuneo a Borgo San Dalmazzo, lungo chil. 7.930, esercìto prima a cavalli, ed ora con locomotive, ed aperto nel 1877.

11. Da Piazza Cavour ai bagni di Rimini, lungo chil. 2.300 esercìto a cavalli, ed aperto nel 1877.

12. Da Talamone al mare (Grosseto), lungo chil. 1.000, esercìto a cavalli, ed aperto nel 1877.

13. Da Porta del Popolo a Ponte Milvio (Roma), lungo chil. 1,980, esercito a cavalli, ed aperto nel 1877-78.

14. Da Roma a Tivoli, chil. 27.335, da esercirsi con locomotive, ma non ancora aperto.

15. Dalle Terme di Diocleziano alla Porta San Lorenzo (Roma), lungo chil. 1.325, esercìto a cavalli ed aperto nel 1877-78.

16. Varie linee nell'interno di Napoli, in costruzione, lunghe chil. 23.500.

17. Da Milano a Vaprio, chil. 29.000, esercìto con locomotive, ed aperto nel 1878.

18. Da Piazza Emanuele Filiberto al borgo San Salvatore (Torino), lungo chil......., esercìto a cavalli, ed aperto nel 1878.

19. Da Vercelli a Trino, lungo chil. 18, esercito con locomotive, ed aperto nel 1878.

20. Varie linee nella città di Palermo, per la massima parte in costruzione, e delle quali non si conosce esattamente la lunghezza.

21. Da Porta Venezia a Porta Tenaglia (Milano), lungo chil. 2.000, esercìto con cavalli, ed aperto nel 1878.

C. Ferrovie economiche a binario ridotto.

1. Da Torino a Rivoli. Questa linea è lunga 12 chilom. viene esercìta con locomotiva tender della Société de Saint Léonard in Lüttich, e fu aperta all'esercizio nel 1871.

Veicoli da Tramwass.

I veicoli consistono in carrozze ed in carri: essi devono avere il minimo peso morto possibile, senza che però cessino dal presentare la voluta solidità. Ciò non è difficile ad ottenersi, perchè gli sforzi a cui essi sono sottoposti durante il viaggio, e le velocità colle quali devono correre, sono limitati. Nelle ferrovie ordinarie invece, ove quasi tutti i veicoli possono essere attaccati ai treni celeri, è indispensabile dare alle loro parti delle dimensioni molto robuste, onde possano resistere alle frequenti scosse durante il viaggio, ed agli sforzi sul gancio di trazione, specialmente nelle linee in pendenza. Si è per questo motivo che i carri da merci presentano una tara da 6 a 7 mila chilogrammi per una portata di 10,000.

Chi si facesse a computare le spese occorrenti per trascinare tanto peso morto, e che a rigore di termine, è improduttivo, troverebbe ch'esse gravitano annualmente sull'esercizio per qualche milione.

Tornando ai veicoli da tramways, affinchè essi sieno ad un tempo solidi e leggeri, dovranno essere costruiti con moltissima cura; e massime tutte le giunzioni devono esser fatte a dovere. Se ciò non è, e se le Società di tramways non vi faranno osservazione, nè durante la costruzione, nè all'atto della consegna dei veicoli, ne avverrà che, dopo uno o due anni di servizio, incominceranno a sconnettersi, e quindi si sarà costretti ad aumentare di molto le spese di manutenzione. L'industria dei tramways scapiterà, perchè si vorrà addossarle come una spesa, che si sarebbe potuto evitare, o ripartire su molti anni d'esercizio, qualora si fosse stati più cauti nella buona scelta del materiale.

Finora i veicoli da tramways meglio costruiti, e che univano ad una squisita eleganza una grande robustezza, con un peso morto relativamente piccolo, erano quelli d'America o del Belgio, e si è avuto campo di apprezzarne le buone qualità sulle linee ferrate cittadine e suburbane di Napoli, Roma, Torino, Genova e Milano.

Ma attualmente anco l'Italia ha una fabbrica, che si propone di costruire veicoli da tramways tali da poter competere con quelli pervenutici dall'estero. Questa fabbrica è quella di F. Grondona di Milano, che da molti anni si occupa di veicoli per strade ferrate!, e che fornì già molto materiale all'Alta Italia, alle Ferrovie Calabro-Sicule, alle Meridionali ed a quelle della Società Veneta.

I migliori veicoli da tramways, che la detta fabbrica produsse, si hanno sulla linea testè apertasi da Vercelli a Trino, e si può asserire ch'essi nulla hanno da invidiare a quelli delle fabbriche straniere.

È da augurarsi per il bene dell'industria paesana, che, aumentando il lavoro in quella fabbrica per il sempre crescente sviluppo dei tramways, essa possa esser messa in condizione da fare anco nei prezzi una seria concorrenza all'estero, come ora la fa nella qualità dei prodotti.

Una parte dei veicoli da tramways, che ancor lascia qualche cosa a desiderare, è il sistema d'attacco. L'altezza della cassa sul piano passante per gli assi delle ruote è variabile di molto, quando la carrozza è vuota, o quando è piena.

Conviene quindi che il gancio d'attacco sia adatto a queste variazioni, e che possa agire anco se molto inclinato.

Di più, i tramways dovendo percorrere non di rado curve di raggio assai ristretto, non si potrebbe consigliare l'uso dei respintori nel modo praticato sulle strade ferrate ordinarie; perchè le loro molle non possono essere tanto elastiche, da permettere le grandi deviazioni dalla linea retta, che sarebbero necessarie, dovendo i due respingenti rimanere in continuo contatto.

Si pensò in principio potersi risolvere praticamente il problema, abolendo qualunque respintore, e servendosi per l'attacco del solo gancio, disposto in modo da potersi inclinare nel senso verticale, a seconda del carico diverso del veicolo.

Ma ciò presentava due inconvenienti: prima di tutto, un movimento anormale nelle carrozze, specialmente quando si raggiungeva la massima velocità concessa alle macchine; in secondo luogo, eravi un continuo pericolo pel personale, che dovea far l'attacco dei veicoli alla macchina, perchè, se non si riusciva ad agganciare subito, la macchina si avanza, e può schiacciare il manovale incaricato dell'attacco. E di queste disgrazie ne avvennero, pur troppo, parecchie sui tramways milanesi.

Si pensò quindi a munire ogni macchina di un respintore centrale, che servisse come di riparo al personale, quando l'attacco non riuscisse alla prima.

Pare che tale respintore, applicato a tutte le vetture (come già eravi sulle strade ferrate, quando i veicoli erano disposti sul sistema americano) dovesse risolvere ogni difficoltà, per rispetto ai movimenti anormali delle vetture.

Ad ogni modo, per ciò che riguarda l'attacco, vi è ancora da fare, e ci rincresce di non poter qui dare alcun disegno, per mostrare i difetti dell'attacco attualmente praticato e quali potrebbero essere le migliorie da introdurvi.

Per ultimo, ogni veicolo da tramway dovrebbe essere munito di freno, onde non obbligare la locomotiva a frenare da sola tutta la massa del treno, e perchè la fermata possa farsi più presto e senza scosse per le vetture.

Gioverebbe perciò che vi fosse un modo di comunicare direttamente da ogni carrozza col macchinista, e reciprocamente, onde poter dare il segnale di fermata, sia da parte dei conduttori, che da parte di chi trovasi sulla macchina. Nel tramway da Strasburgo al ponte di Kiel sul Reno, si adopera una campana, come quelle che si ha nei tramways cittadini.

X.

Nostre Corrispondenze

Roma, 21 gennaio.

Ricordefete l'assemblea straordinaria degli azionisti delle Strade ferrate Sarde, ch'ebbe luogo il 17 settembre in Roma per modificare l'art. 39 degli statuti sociali, interpretato dal Governo in un senso restrittivo, attenendosi, come di ordinario pur troppo, alla lettera che uccide, e non allo spirito che vivifica. In quella numerosa riunione fu dunque *deliberata ad unanimità* una variante nel senso di poter distribuire agli azionisti, dopo la scadenza del 1° semestre di ciascun anno, un acconto sugli utili netti risultanti da un bilancio consuntivo semestrale, compilato sotto la *responsabilità* del Consiglio d'amministrazione. E questa disposizione tanto naturale venne, per giunta, molto prudentemente circondata delle maggiori cautele, come sarebbe per esempio: che l'acconto non potrebbe in nessun caso eccedere il 2 1/2 per cento del valore nominale delle Azioni, dopo avere anzitutto operato, in ragione di semestre, sugli utili netti la voluta prelevazione a favore del fondo di riserva. Notate bene che la modificazione era stata prima concertata nella sostanza, ed anche nella forma, tra il Consiglio d'amministrazione ed il Ministero, non già a parole che volano, ma cogli scritti che restano. Doveva quindi essere lecito il concepire l'onesta speranza, che la superiore approvazione sarebbe tornata assai savia e sollecita. Niente affatto, perchè il Ministero,

Qual è quei che disvuol ciò che volle,
E per novi pensier cangia proposta,

sottopose la questione al Consiglio di Stato; e quest'alto consesso consultivo (sopra quali criterii francamente io non arrivo a comprendere) emise parere contrario all'approvazione dell'aggiunta statutaria, tanto a sezione separata, che a sezioni riunite. Eppure s'intende spesso a parlare di una giurisprudenza del Consiglio di Stato; come avviene dunque (caso non tanto infrequente) che oggi si dica di *sì* e domani di *no* sopra questioni identiche in tutto e per tutto? Una buona serqua, per lo meno, d'Istituti di credito in Italia non introdussero nei propri statuti, consenziente il Consiglio suddetto, l'eguale e precisa modificazione deliberata dall'assemblea degli azionisti delle Ferrovie Sarde?

E sarà savio, sarà logico, il concedere la facoltà di distribuire acconti semestrali ad Istituti di credito, le cui operazioni, dal più al meno aleatorie tutte, possono tramutare in sensibili perdite del 2° semestre gli utili del 1°, per negarla poi ad una Società ferroviaria; il cui bilancio non può subire che lievissime oscillazioni di sei in sei mesi, costituita com'è di spese ed entrate, per dir così, consolidate?

Ma lasciamo passare, e rispettiamo altresì il parere del Consiglio di Stato, perchè emesso di certo colla maggior buona fede e col maggiore disinteresse; e piuttosto domandiamoci perchè abbia a seguirlo il Governo, disdicendo sè stesso, laddove tantissime volte, senza una ragione palese al mondo, dopo aver ben bene udito i pareri, non li ascolta per nulla? Perchè nella buona società si ha da reputare come elementare galantomismo il mantenere un accordo stabilito, ed al Governo dev'essere lecito di fare tutto il contrario? Oh, che esistono proprio due differenti onestà, la civile e la politica? Oh, che da essere proprio solo il Governo italiano, tanto di destra come di sinistra, a non saper misurare tutta l'immensità del discredito raccolto all'interno ed all'estero colla di lui ordinaria condotta negli affari?

Voi mi perdonerete questa vivace e lunga digressione, in grazia dell'amore del paese che mi muove. È veramente cosa da preoccupare seriamente, le fortissime lagnanze che v'arrivano ogni giorno all'orecchio in diverse lingue del mondo degli affari contro i mancati accordi, le interminate lungherie, e le infinite tergiversazioni del nostro Governo in ogni suo negozio coi privati.

Ma, tornando alla Compagnia Reale delle strade ferrate della Sardegna, converrà che gli azionisti facciano di necessità virtù, e si contentino di riscuotere il dividendo una sola volta all'anno, dopo la chiusura dei conti dell'esercizio e la relativa approvazione dell'assemblea ordinaria. La quale quest'anno, secondo ho fondata ragione di credere, sarà indetta pei primi, invece che per gli ultimi giorni di marzo, e forse anche entro il prossimo febbraio; e ciò per affrettare la distribuzione di quel dividendo, aspettato come la manna nel deserto dopo un sì lungo digiuno. Il Consiglio d'amministrazione e la Direzione della Compagnia lavorano indefessamente, a tale scopo, nella compilazione del proprio bilancio. —

I lavori eseguiti nell'anno passato a tutto dicembre, in virtù della legge sulle strade comunali obbligatorie, ammontarono a L. 25,115,115, somma in realtà assai cospicua per sè stessa, e che attesta poi un'attività straordinaria nell'Amministrazione preposta a quel servizio, ove la si confronti colle L. 408,912 spese nel 1870, ed anche colle L. 10,472,264 spese nel 1875.

A tutto il 1877, l'ammontare dei lavori eseguiti era di L. 55,459,524, e così si giunge a L. 80,474,639 a tutto il 1878.

Le quote di sussidio pagate dallo Stato ai Comuni ascesero nel 1878 a L. 5,769,293, in confronto a L. 4,629,708 dell'anno precedente. —

Eccovi riassunte le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 12 al 19 corrente.

Dalla Sezione prima vennero approvati i progetti:

Per la costruzione del tronco della strada provinciale da Chiaravalle a Guardavalle in provincia di Catanzaro, compreso tra l'abitato di Chiaravalle e l'incontro colla strada nazionale da Angitola a Loverato;

Idem pel tronco della strada provinciale Aquila-Ascoli, compresa tra la confluenza del Castellano ed il fosso Neio;

Idem per una variante al tratto della strada nazionale delle Calabrie attraversante l'abitato di Cosenza;

Idem, del 1° tronco della provinciale *Traversata dell'Appennino tra Giffone e Cinquefrondi a Mammola*, compreso tra Cinquefrondi ed i piani della Limina, in provincia di Reggio-Calabria;

Idem per una variante al 1° tronco della provinciale *Diramazione da S. Lucia alla nazionale Aquila-Teramo*, compreso tra la nazionale dell'Umbria, per Villagrande sino al viottolo campestre per S. Vito, in provincia di Aquila;

Idem per una variante al tronco della nazionale di Matera, da Atella al passo Gandiano, nel tratto presso l'abitato di Ropolla;

Idem, finalmente, per una variante al tronco Mazzara-Castelvetrano, della linea ferroviaria Marsala-Trapani.

La Sezione seconda approva il progetto di massima per la sistemazione di un tratto dell'argine sinistro del Po, tra i cippi 282 e 255, nel Comune di Serravalle Po in provincia di Mantova; ed approvò pure i progetti per opere di riparazione frontale nella destra dell'Adige, nelle località Drizzagno Boara Superiore e Volta Palazzina in provincia di Rovigo.

Finalmente il Consiglio generale approvò il perimetro consorziale a sinistra del Muson da Castelfranco a Vigodarzere, ed indi a sinistra di Brenta sino a Stra in provincia di Padova; ed il perimetro a sinistra del canale scaricatore di Bacchiglione e destra di quello di Roncaiette, dal capo loro superiore a Cà Nordio in provincia di Padova; il progetto di massima per la sistemazione del Muson dei Sassi dalla Botte Issovara al ponte Penella, pure in provincia di Padova; il progetto di costruzione del 2° tronco della strada da Francavilla a Lama dei Peligni fra il Molino Marcone e Fara Filiorum Petri in provincia di Chieti; il progetto di massima dei lavori e delle opere di sistemazione del Tevere da Ponte S. Angelo a Ponte Sisto, purchè l'andamento delle sponde sia modificato in modo da salvare l'ospedale di S. Spirito e, possibilmente, il Manicomio; e per ultimo, il progetto di massima di una ferrovia da Roma a Viterbo, però con alcune osservazioni.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Negli scorsi giorni si è tenuta presso il Municipio di Udine un'adunanza per discutere e propugnare, nell'interesse di quella città e delle facili comunicazioni coll'estero, la costruzione di una Stazione internazionale. Incontrandosi quivi le linee della Pontebba, del Semmering e di Trieste, la necessità di un'ampia e comoda Stazione è vivamente e da gran tempo dimostrata; e se finora non si è presa una deliberazione definitiva in proposito, lo si deve attribuire alle lunghe e tuttora pendenti trattative col Governo austro-ungarico, in vista specialmente della stipulazione dei nuovi trattati di commercio.

Se non siamo male informati, le disposizioni del nostro Governo sarebbero ispirate dal giusto principio di mettere il minore incaglio possibile alle comunicazioni internazionali, tanto per le merci in transito, quanto per le interne; e nello stesso tempo di favorire una città cospicua, com'è Udine, centro importante per la sua stessa ubicazione, ottenendo altresì una ragionevole economia nella spesa, quale appunto si avrebbe nel costruirvi una sola e grande Stazione.

Il risultato finale di ciò sarebbe che le due nazioni confinanti avrebbero ciascuna una Stazione sul proprio territorio, cioè l'Austria quella già in costruzione per la linea della Pontebba, e l'Italia quella per la linea del Semmering ed in parte anche per le provenienze di Trieste.

Il Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Massa, è partito per Roma, chiamatovi da un telegramma dell'on. Ministro dei lavori pubblici.

Dall'importante rivista industriale *The Ironmonger and Metal Trades Advertiser*, di Londra, in data del 4 corrente, rileviamo, e riferiamo con riserva, che la *Metropolitan Railway Carriage and Waggon Company*, di Saltley (Birmingham), fu onorata dell'ordinazione di un treno per le ferrovie dello Stato italiano, destinato al Re ed alla Regina d'Italia. Le carrozze, che sono in certo modo simili nel disegno ai vagoni-saloni Reali della *London and South-Western Railway*, sono poggiate sul treno flessibile, sistema *Cleminson*.

Il nostro corrispondente di Parigi ci scrive:

Preg.mo sig. Direttore,

Parigi, 18 gennaio.

Ieri sera, il treno diretto in partenza da Parigi, stazione del Nord, per Pontoise alle 5.15, urtò a La Chapelle contro una frazione d'un treno-merci, che doveva rientrare nel deposito locomotive, traversando i binarii principali. Il macchinista del treno di Pontoise s'accorse del pericolo a circa 200 metri dal luogo dove avvenne lo scontro: chiese la chiusura immediata dei freni al personale del convoglio con ripetuti colpi di fischio, e nel tempo stesso invertì la marcia della macchina. Malgrado queste precauzioni, l'urto fu abbastanza considerevole. Tre delle vetture di 3ª classe, che si trovavano alla testa del convoglio, furono letteralmente ridotte in frantumi. È sorprendente che, in queste condizioni, non si ebbe a deplorare che qualche lieve ferita pei viaggiatori del treno di Pontoise. Ciò si deve senza dubbio alla fortunata circostanza, che il treno in questione non era numeroso.

La causa del disastro devesi imputare agli scambia-vie della località, che, contrariamente ai vigenti regolamenti, fecero eseguire la manovra del treno-merci in un intervallo minore dei cinque minuti legali accordati, che precedono il passaggio del treno.

Chiunque abbia soggiornato qualche tempo nelle Stazioni secondarie avrà osservato che in generale si ha l'abitudine di prolungare troppo la manovra dei treni in queste Stazioni, cosicchè i convogli passano in velocità appena qualche istante dopo il passaggio d'un altro treno sui binarii principali. Per ovviare a simile inconveniente, crediamo che, oltre ai rigori prescritti dai regolamenti, sarebbe utile e necessario di collegare la posizione degli scambi cogli appositi segnali stabiliti nelle prossimità delle Stazioni. Il segnale indicherebbe la fermata, allorquando lo scambio trovasi in una data posizione, e non indicherebbe la via libera che quando lo scambio fosse fatto pel libero passaggio del treno.

Del resto, questo piccolo accidente dimostra una volta di più la necessità di munire i treni viaggiatori d'un sistema di freno continuo. In questo caso particolare non si sarebbe forse del tutto evitato l'urto, ma questo sarebbe stato quasi insignificante, poichè se qui non si ebbero a deplorare gravi conseguenze, lo si deve soprattutto alla scarsità dei viaggiatori che trovavansi nel treno danneggiato.

La Compagnia del Nord, che, come è noto, adottò il freno a vuoto, lavora assiduamente per poter fra breve tempo applicarlo a tutti i convogli viaggiatori. Già da qualche mese questo freno funziona regolarmente sui principali treni *express*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Venete. — Nella seduta del 20 corr. del Consiglio provinciale di Venezia, il presidente della Commissione, Collotta, informò verbalmente il Consiglio delle pratiche proseguite nell'interesse delle linee ferroviarie propugnate dalla Provincia; e dopo avere accennato al fatto del nuovo progetto della ferrovia adriaco-tiberina, nonchè esposti i risultati economici che si sarebbero ottenuti, qualora venisse votata la proposta della Commissione parlamentare, allo scopo di determinare sempre meglio il vero concetto che indusse la Provincia e gli altri Corpi morali a votare larghi sussidii, propose il seguente ordine del giorno, che venne accolto all'unanimità:

« Il Consiglio delibera una petizione alla Camera dei deputati per ottenere:

« 1° che la ferrovia Adria-Chioggia, per la sua importanza nazionale nei riguardi commerciali e in quelli della difesa dello Stato, venga trasportata dalla IV alla III categoria;

« 2° che la ferrovia Mestre-Portogruaro, *destinata principalmente ad avvicinare il porto di Venezia al valico della Pontebba*, sia dichiarata come parte di un'altra linea, che, risalendo la valle del Tagliamento, raggiungerebbe a Gemona la ferrovia Udine-Pontebba, e che frattanto venga per legge prescritto il raccordamento da Portogruaro alla attuale ferrovia a Casarsa;

« 3° che nell'elenco (Alleg. XXII) delle ferrovie contemplate dall'art. 11 del progetto di legge della Commissione sia sostituito il tronco Mestre-Castelfranco a quello Mestre-Camposampiero;

« 4° che alle ferrovie contemplate dall'art. 31 del progetto della Commissione sia aggiunta quella da Bassano a Primolano, confine austriaco, per la prosecuzione a Trento.

« Considerato inoltre che l'attuazione della ferrovia Adriaco-Tiberina, ideata dal comm. Coriolano Monti e dall'ing. Antonio Romano, assicurerebbe la più diretta e la più breve comunicazione fra Roma e Venezia e con gli sbocchi della Pontebba e del Brennero, il Consiglio, riconoscendo l'utilità nazionale, la necessità provinciale e la somma importanza internazionale di questa linea, dichiara di darvi il suo appoggio morale, ed invita la Commissione a farsi interprete delle idee del Consiglio e ad associarsi nelle pratiche che fossero iniziate allo scopo dalle varie Rappresentanze ».

Ferrovie Romane — Col 31 dicembre p. p. avendo cessato di far parte del Consiglio di amministrazione i signori march. Giuseppe Garzoni, comm. Epaminonda Segrè e cav. Giulio Koenigswarter, col 1° corrente entrarono rispettivamente in ufficio come consiglieri i sigg. cav. Ambrogio Bigatti, Gaetano Vimercati, e barone Michele Tossizza.

Il detto Consiglio di amministrazione, procedendo nella seduta del 9 corr. alla sua costituzione per l'anno 1879, eleggeva rispettivamente alla carica di:

Presidente del Consiglio — il sig. comm. senatore Carlo Fenzi; Vice-presidente del Consiglio — il sig. comm. Giorgio Maurogordato; Segretario del Consiglio — il sig. cav. avv. Oreste Ciampi.

Membri del Comitato di sorveglianza, i signori: cav. Giacomo Sacerdoti, comm. avv. Niccolò Nobili, cap. Pietro Dini; e presidente del Comitato della Cassa-Pensioni, il sig. cav. Giacomo Sacerdoti.

— Dovendosi provvedere al restauro e completamento della Stazione di Montoro (provincia di Avellino), la Società delle Ferrovie Romane apre una gara fra tutti coloro che volessero concorrere alla detta costruzione. (V. *Annunzi*).

Ferrovia Firenze-Faenza. — La Camera di commercio di Firenze, avendo presa cognizione della Memoria che il Collegio degli ingigneri ed architetti ha indirizzata al Parlamento, affinchè nella questione della ferrovia Tosco-Romagnola sia prescelta la linea *Firenze-Faenza*, deliberò di appoggiare presso il Ministero del commercio e quello dei lavori pubblici le conclusioni della Memoria anzidetta.

Succursale alla Galleria dei Giovi. — Leggesi nel *Corr. Mercant.* del 18:

Al ricorso inviato dalla Deputazione provinciale al Ministro dei lavori pubblici, in ordine alla necessità di una succursale alla linea dei Giovi e alla sistemazione dei binarii del porto, il Ministro rispose: che la prima parte di tale domanda era già stata fatta dai senatori Cabella, Boccardo e Casareto e dal deputato Podestà, e che era stata rimessa alla Commissione parlamentare per le costruzioni ferroviarie, della quale egli attendeva le risoluzioni.

In quanto ai binarii del porto, il Ministro rispose essere pronto il relativo progetto, e sperare che le premure della Deputazione provinciale saranno soddisfatte.

Tramways di Genova. — Leggesi nel *Corr. Mercant.* del 19:

Dalla Direzione del *tramway* genovese fu fatto sabato scorso l'esperimento di un carrozzone di nuovo modello testè fabbricato nelle officine della Società in Sampiedarena.

Questa nuova vettura, costrutta sotto la direzione del *tramway*, misura circa sette metri di lunghezza. Elegantissima è nello stesso tempo assai semplice, poichè, divisa in tre compartimenti, dà agio ai fumatori di prender posto in quello di mezzo, che comunica con altri due.

Bene addobbata nell'interno, la carrozza ha soffici cuscini in stoffa di crine bianco o azzurro, pareti di legno bianco verniciato all'interno, e colorate marrone scuro con filetti d'oro al di fuori.

Ferrovie in Sicilia. — Il ff. di Prefetto di Palermo ha comunicato alla Deputazione provinciale il seguente dispaccio del Ministro dei lavori pubblici: « Taluni sindaci Comuni interessati costruzione ferrovia Vallelunga esprimono timori non venga eseguita linea per mutamenti precedenti risoluzioni. — A rassicurarli prego V. S. citare già seguita pubblicazione avviso appalto terzo tronco, fissato cinque febbraio prossimo; attendesi per appalto anche quarto tronco parere Consiglio di Stato.

« Il ministro MEZZANOTTE. »

— A questo proposito, troviamo nella *Gazz. Uff.* del 15 corr. l'Avviso, col quale appunto il Ministero dei lavori pubblici annuncia che il 5 febbraio p. v., presso il Ministero medesimo e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà l'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del terzo tronco della linea delle ferrovie Calabro-Sicule di Vallelunga, compreso fra le progressive chilome-

triche da Roccapalumba 34 123 65 e 45 884 50 (esclusi gli espropriì, la provvista del ferro per l'armamento della via e delle Stazioni, il materiale fisso ed i meccanismi per le Stazioni stesse), ed alla costruzione di una strada di servizio attraverso il monte Marianopoli e di una Stazione provvisoria presso il mulino di Mimiano, per la presunta somma complessiva di L. 17,025,000.

Il tempo per la ultimazione dei lavori è stabilito in mesi 24 successivi, ad eccezione della galleria di Marianopoli, la quale dovrà essere ultimata in mesi novantuno.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno fare il deposito interinale di L. 568,000 in numerario od in rendita D. P.; la cauzione definitiva è fissata in L. 902,000 negli stessi modi.

Tramway Monza-Casatenuovo-Monticello-Barzanò. — Domenica scorsa ebbe luogo, in una delle aule delle Scuole sul Piazzale delle Galline in Milano, l'assemblea generale degli azionisti per la costituzione della nuova Società.

Lesse una forbita relazione, a nome del Comitato promotore, il signor rag. Gaetano Bolter; e quindi, approvato all'unanimità quanto era disposto nell'ordine del giorno, si passò alla nomina del Consiglio d'amministrazione e dei revisori.

L'assemblea, numerosa oltre ogni aspettativa, riconoscente dell'operato del Comitato esecutivo, riconobbe che in quelle persone doveva fidare anche per l'avvenire; ed infatti, con una votazione quasi unanime, volle a consiglieri d'amministrazione i signori: nob. Luigi Greppi, conte Gian Luca Della Somaglia, cav. Giuseppe Chiesa, marchese Emanuele D'Adda, Galliani Attilio, rag. Gaetano Bolter. A revisori i signori: cav. Giulio Fumagalli di Monza, rag. Ambrogio Seves, rag. Felice Stefanini.

I Comuni interessati erano tutti rappresentati.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Un telegramma da Berna, 20, annunzia che il popolo svizzero approvò la sovvenzione al Gottardo con 263 mila voti contro 107 mila.

— La *Gazz. Ticin.* dice che l'aggiudicazione dei lavori della linea Airolo-Biasca venne fatta alla Impresa Marsaglia, Fed. Müller ed Ott, riservata la ratifica del Consiglio d'amministrazione, col ribasso del 7 0[0 sul prezzo di perizia (in cifra rotonda, di 1,200,000 franchi), e coll'obbligo di presentare un deposito del 10 0[0 della somma d'appalto in Obbligazioni a seconda ipoteca della Ferrovia del Gottardo.

— Nella seduta del 10 corr. del Consiglio federale venne recato a cognizione dei sussidianti la ferrovia del Gottardo il preventivo delle spese di costruzione, concernenti le così dette linee d'approccio (Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca e Cadenazzo-Pino) durante il VII anno di costruzione (1° ottobre 1878 al 30 settembre 1879). Lo stesso è basato sulla spesa complessiva di costruzione per la ferrovia del Gottardo, fissata nella Conferenza di Lucerna il 5 giugno 1878 in 227 milioni, di cui per le linee di accesso sono necessarii ancora 108 milioni; e fissa l'occorrente per il VII anno di costruzione a fr. 17,913,507.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 24.30; dal lato di Airolo m. 10.90; in totale m. 35.20, cioè m. 5.03 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — La conferenza relativa alle sorti della *Nationalbahn* non ebbe nessun resultato. Dalle discussioni risulta che il Nord-Est ed il Centrale offrirono di comprare la sezione orientale della linea della *Nationalbahn* per un prezzo insignificativo. Le Compagnie non vollero dar nulla alla sezione occidentale. Gl'interessati alla *Nationalbahn* dovranno riflettere su queste offerte; e se hanno delle contro-proposte, dovranno avvertire il Dipartimento federale delle ferrovie, che convocherà una nuova conferenza probabilmente nel mese di marzo. Le Direzioni del Nord-Est e del Centrale sono state invitate ad offrire dei prezzi più accettabili. Non è stata discussa la protesta degli interessati alla *Nationalbahn* contro la Convenzione conclusa dalle quattro Compagnie, visto che, se la *Nationalbahn* fosse comprata da due di esse, sarebbe allora senza oggetto. Invece, se la *Nationalbahn* fosse ricostituita in altra maniera, vi sarebbe sempre tempo di occuparsi di quell'affare.

Ferrovie francesi — La *Semaine financière* annuncia che una Convenzione è stata sottoscritta colla Compagnia d'Orleans pel riscatto, da parte dello Stato, di parecchie linee della detta Compagnia, allo scopo di costituire una rete completa del Sud-Ovest, con Parigi per testa di linea.

Questa settima rete, di cui si è tanto parlato da 6 anni in qua, avrebbe così il suo limite a Parigi, riscattando lo Stato la linea Parigi-Sceaux, che si prolungherebbe sino a Chartres, ove incontrerebbe una sezione della rete Orléans-Rouen. La settima rete comprenderebbe, oltre una parte delle linee Orléans-Rouen, quelle della Vandea e delle Charentes. Una nuova linea diretta verrebbe quindi costrutta fra Parigi e Bordeaux, traversando tutta la regione del sud-ovest, e giustificando così la sua nuova denominazione.

Ferrovie tedesche. — Scrivono da Berlino, 19, all'*Opinione*:

Dopo la questione doganale e finanziaria, è costante oggetto degli studii della Cancelleria dell'Impero la questione ferroviaria. Anche in questa materia il Principe cancelliere tien fermo alle sue antiche convinzioni, cioè che le ferrovie devono tutte passare in mano dello Stato. Ma egli dovrà vincere le resistenze regionali dei diversi Stati, e l'osso sarà più duro. — Intanto la *Norddeutsche Allegemeine Zeitung* ha pubblicato il regolamento d'una nuova istituzione, il *Consiglio per le ferrovie*. Questo Consiglio comincierà i suoi lavori il 1° aprile, e si comporrà di 16 membri, scelti fra i rappresentanti le industrie, il commercio, l'agricoltura e le Società ferroviarie private, che saranno nominati per due anni dal Ministero del commercio. Il Consiglio sarà convocato almeno due volte l'anno, e dovrà dare il suo parere sulle più importanti questioni riguardanti le ferrovie.

Ferrovie rumane. — Secondo una corrispondenza da Bucarest alla *Politische Correspondenz*, organo officioso di Vienna per solito bene informato, il riscatto delle ferrovie rumane da parte dello Stato sarebbe ben più lontano dalla sua conchiusione, che non vorrebbero far credere alcuni fogli di Berlino. Trattasi primieramente di 3 direttori nominati dall'Amministrazione di Berlino, e che il Governo rumano non vuol riconoscere, non per alcuna personalità, ma per motivi di economia. Alcuni vantaggi concessi da questi funzionarii al Governo russo, all'epoca del trasporto delle sue truppe in Romania, sarebbero poi un altro inciampo, codesti vantaggi traducendosi pel Governo rumano in un debito di oltre un milione di franchi.

In ogni caso, secondo il foglio viennese, si può ritenere per certo, che la questione del riscatto non verrà sottoposta alle Camere rumane prima del mese di novembre.

Ferrovie inglesi. — Lo sciopero delle guardie della Ferrovia Midland continua a Londra ed in diverse altre città; ma a Derby dicesi che gli scioperanti sieno tornati al lavoro, accettando le condizioni dei Direttori. Intanto quelli che avevano ripreso il lavoro a Leeds, dicono di essere stati ingannati, perchè ad essi non giunsero alcune comunicazioni, che erano state loro dirette. Ripresero il lavoro sotto un'impressione erronea, e minacciano di ricominciare lo sciopero.

Ferrovie spagnuole — La linea diretta da Madrid a Ciudad-Real verrà inaugurata nei primi giorni del prossimo febbraio, con l'intervento del Re.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggesi nel *Diritto* del 19:

Ieri, la Società Veneta di costruzioni ha gettata la prima pietra dei fabbricati destinati ad abitazioni private, che edificherà all'Esquilino, e precisamente sull'antica via Merulana, tra Santa Maria Maggiore e San Giovanni.

I nuovi corpi di fabbricato occuperanno un'area di circa metri quadrati 15,267, ceduta gratuitamente dal Consiglio comunale alla suddetta Società nella seduta del giorno 18 giugno 1878.

La Società veneta si è obbligata a non eccedere la metà dell'anno 1881 per la costruzione di quei fabbricati.

A garanzia de' suoi impegni, la Società veneta ha depositato nella Cassa comunale una cauzione in rendita dello Stato di L. 200,000 di valore effettivo, la quale verrà restituita per metà quando sarà costruita la metà delle fabbriche, e per l'altra metà dopo l'adempimento del contratto stipulato.

Al cominciamento di queste nuove fabbriche preludiò una allegra refezione. Erano presenti ingegneri e appaltatori, e vennero sturate parecchie bottiglie.

Lavori del Lungo-Tevere. — La *Libertà* del 19 scrive:

Il Municipio di Roma ha pubblicato un manifesto, col quale si porta a conoscenza del pubblico la deliberazione presa dal Ministero dei lavori pubblici di procedere, cioè, alla espropriazione di otto o dieci case, che esistono lungo la via Giulia in prossimità del Ponte Sisto.

Sono tante piccole casette, le quali, ove si eccettui la proprietà Cartoni, non aggiungono certamente nulla all'ornato pubblico. Tutte queste case saranno espropriate per dare luogo ai lavori del Lungo-Tevere sulla riva sinistra del fiume, e per sistemare definitivamente l'accesso al ponte. Aggiungiamo che sarebbe desiderio generale che, durante questi due o tre mesi d'inverno, tutte le pratiche relative a queste espropriazioni fossero esaurite, per potere colla buona stagione mettere mano ai lavori di demolizione.

Porto e canali di Venezia — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 26 dicembre p. p., con cui, dal fondo per le *Spese impreviste*, inscritto al capitolo n° 97 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero del tesoro pel 1878, approvato colla legge 18 luglio 1878, n.° 4465 (serie 2ª), è autorizzata una 49ª prelevazione nella somma di L. 150,000, da inscriversi al capitolo n. 262, *Venezia-Estuario, — Compimento delle dighe al porto di Malamocco ed escavazione dei canali di grande navigazione*, del bilancio medesimo pel Ministero dei lavori pubblici.

Mosaici Salviati. — Nel *Fremdenblatt* di Berlino troviamo una notizia, che farà certamente piacere ai Veneziani, come lo fece a noi. In un'ampia e particolareggiata descrizione che si fa del grandioso *Albergo della Ferrovia*, che si erige a Berlino rimpetto alla Stazione centrale delle ferrovie (magnifico fabbricato, della lunghezza di 109 metri, decorato esternamente nello stile più ricco del Rinascimento), leggiamo che quegli egregi architetti della Corte imperiale, Von der Stude ed Hannicke, hanno ideato che sopra ciascuno degli 88 grandi poggiuoli della facciata v'abbia ad essere un grande fregio in mosaico, nei quali i nomi delle principali città del mondo si alternino con ricchi festoni dorati; e che la commissione di questo notevole lavoro, di circa un migliaio di piedi quadrati di superficie di mosaico su fondo in oro, venne data allo Stabilimento Salviati in Venezia. Così quella enorme quantità di passeggieri, che scendono alla Stazione centrale delle ferrovie di Berlino, si troveranno per prima cosa innanzi agli occhi un ricordo di Venezia, ne' suoi mosaici portati a tanta altezza artistica ed industriale dal bravo Salviati.

Nuovi biglietti consorziali. — Il Ministro del tesoro ha pubblicato il seguente decreto in data 11 corr.:

Visto il Decreto Reale del 18 giugno 1876. n. 3154 (serie 2ª), che approvò i distintivi e i segni caratteristici dei biglietti consorziali da L. 5 e da L. 10;

Visto il Ministeriale Decreto del 22 giugno 1876, col quale fu autorizzato il Consorzio degli Istituti di emissione ad emettere 40 milioni di biglietti da L. 5, pel valore di 200 milioni di lire, e 24 milioni di quelli da L. 10, pel valore di 240 milioni di lire;

Visti gli articoli 8 e 9 del regolamento approvato col R. Decreto 28 febbraio 1875, n. 2357 (serie 2ª);

Visto il Decreto Ministeriale del 25 aprile 1877, col quale fu determinato che i biglietti da L. 5 e da L. 10, che il Consorzio era stato autorizzato a fabbricare per scorta e per l'uso indicato all'art. 9 del regolamento 25 febbraio 1875 dianzi accennato, dovevano essere divisi, quanto ai biglietti da L. 5 in serie 140, composte di 100,000 biglietti per ciascuna serie, e queste contraddistinte coi numeri dal 401 al 540; e quanto ai biglietti da L. 10, divisi in 80 serie, pure di 1000,000 biglietti per ciascuna, e contraddistinte coi numeri dal 241 al 320;

Ritenuto che, attesa la dimostrata necessità e l'urgenza di provvedere alla fabbricazione di nuovi biglietti consorziali dei tagli da L. 5 e da L. 10, per poter sopperire ai bisogni del cambio di quelli divenuti logori e fuori d'uso, il Consorzio ha ottenuto dal Governo l'autorizzazione di fabbricarne otto milioni di quelli del taglio da L. 5, e quattro milioni di quelli del taglio da L. 10, pel valore di L. 40,000,000 i primi, e di L. 40,000,000 i secondi;

Determina quanto segue: I biglietti da L. 5 e da L. 10, che il Consorzio degli Istituti di emissione fu autorizzato a fabbricare per scorta, oltre a quelli già autorizzati col Decreto Ministeriale 25 aprile 1877, saranno divisi: quelli da L. 5 in 80 serie, cioè dalla serie 541 alla serie 620 inclusive, comprendendo ciascuna serie 100,000 numeri a cominciare dall'unità; e quelli da L. 10 in 40 serie, cioè dalla 321 alla 360 inclusive, comprendendo pure ciascuna serie 100,000 numeri a cominciare dall'unità.

I distintivi e i segni caratteristici dei suddetti biglietti di scorta saranno gli stessi che pei rispettivi tagli della prima emissione furono approvati col R. Decreto 18 giugno 1876, numero 3154 (serie 2ª).

Ufficii telegrafici — Il 9 corrente, in Alimena (provincia di Palermo) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi ha pubblicato il seguente Avviso:

La Compagnia *West India and Panama Telegraph* annunzia che dal primo corrente, per tutti i telegrammi diretti alle colonie delle Indie occidentali (Antille e Guiana inglese), nelle quali esistono più Ufficii telegrafici, occorre che nello indirizzo tassato sia compreso, tanto il nome della località di destinazione, quanto il nome dell'isola o della colonia cui la città destinataria appartiene, altrimenti essa non vi dà corso.

Le località per le quali sono obbligatorie le suddette indicazioni sono le seguenti:

Nella Guiana inglese: Georgetown e Berbice;

Nell'isola della Trinità: Port of Spain, Bouva, Chaguanas e San Fernando;

Nella Martinica: St-Pierre e Fort de France;

Nella Guadalupa: Basse-Terre e Pointe-à-Pitre;

Nell'isola di Porto Rico: San Juan, Aguadilla, Aibonito, Airasco, Arecibo, Arroyo, Bayamon, Cabo-Rojo, Cagnas, Carolina, Cayey, Coamo, Dorado, Fajardo, Guayama, Guayanilla, Gurabo, Hato-Grande ou San Lorenzo, Hormigueros, Humacao, Juanadias, Juncos, Lares, Manati, Manabo, Mayaguez, Naguabo, Pepino ou San Lorenzo, Ponce, Playa-de-Ponce, Rio-Piedras, Sabana Grande, Salinas, San-German, Vegabaja, Yabucoa et Yanco.

L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia inoltre che è stata riaperta alla corrispondenza telegrafica internazionale la via turco-

russa di Poti-Batum, e che i telegrammi per la Persia possono quindi essere nuovamente istradati anche per questa via, che non è però la meno costosa fra le altre disponibili.

— La Direzione medesima ha pure pubblicato l'Avviso seguente:

L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia che il Governo austro-ungarico ha aperti nella Bosnia e nell'Erzegovina gli Ufficii appresso indicati:

1° Nella Bosnia:

a) Con servizio permanente, gli Ufficii di: Breka, Bjelina;

b) Con servizio di giorno limitato, gli Ufficii di: Bugojno, Kljuk, Krnpa, Petrovac, Cejnica, Gradacac, Janja e Sitnica.

2° Nell'Erzegovina:

a) Con servizio permanente, l'Ufficio di Bilek;

b) Con servizio limitato, l'Ufficio di Blagaj.

3° Gli Uffizii di Kotorsko, Glasinat e Sibosica sono chiusi dalla fine del novembre scorso.

L'Ufficio internazionale suddetto annunzia inoltre che, in seguito all'annessione della Dobroutscha al territorio rumeno, l'Amministrazione rumena ha aperti in quella provincia, tanto per la corrispondenza privata internazionale, che per quella interna, i seguenti Ufficii telegrafici:

Ufficio di Badadag nel distretto di Tulcea;
Id. di Cernavoda (Czernavoda) id. di Silistra-Nona;
Id. di Constanza (Kustendiè) id. di Constanza;
Id. di Hirsova id. di Constanza;
Id. di Isaccea id. di Tulcea;
Id. di Macin id. di Tulcea;
Id. di Machmudie (Mahmoudiè) id. di Tulcea:
Id. di Megidie (Medjidiè) id. di Silistra-Nona;
Id. di Rasova id. di Silistra-Nona;
Id. di Sulina (Soulina) id. di Tulcea;
Id. di Tulcea (Toultcha) id. di Tulcea.

La tassa pei suddetti Ufficii è quella stessa applicabile agli Ufficii della Rumenia, tranne che per l'Ufficio di Sulina, pel quale la tassa della Rumenia (6.50) aumenta del transito russo (L. 5), poichè l'Ufficio di Sulina non è ancora collegato telegraficamente alla rete telegrafica rumena.

Siccome però a Sulina è aperto anche un Ufficio telegrafico russo, così, fino a nuovo avviso, i telegrammi per questa località sono istradati per la via austro-russa, che è la meno costosa; poichè per questa via la tassa, a partire da qualsiasi Ufficio italiano, è di L. 11 pel telegramma di 20 parole.

La luce elettrica in California. — È assai probabile che, fra breve, San Francisco sia la prima città con tutte le strade illuminate a luce elettrica. Infatti, *Le Démocrate* ci apprende che un ex-governatore di California si è recato in Europa appositamente per comperare i brevetti di parecchi sistemi d'illuminazione elettrica, nonchè le macchine e gli apparecchi per l'illuminazione di tutta la città di San Francisco: macchine ed apparecchi che trovansi già a Nuova York, e che dovranno spedirsi nella capitale della California subito che si possano mettere a posto.

La città di San Francisco sarà anzitutto divisa in varii distretti, di una estensione che varierà da uno a tre miglia; in ognuno di quei distretti si stabilirà una macchina Gramme, abbastanza forte per potere produrre la necessaria corrente elettrica. I fili potranno essere richiusi entro tubi, oppure venire tesi sopra i tetti delle case. I condotti di gas nelle case potranno benissimo servire per quei fili, ma i becchi da gas dovranno essere sostituiti da becchi elettrici, che saranno accesi e spenti con la massima facilità, e che avranno la forza di circa quaranta candele,

L'uso di paralumi per attenuare la luce non sarà necessario, se non quando, stante una corrente troppo forte, la luce elettrica fosse troppo viva.

Il taglio dell'istmo di Panama e l'Esposizione universale pel 1889. — Scrivono dagli Stati Uniti al *Journal de Genève:*

Nei grandi circoli industriali e commerciali, due interessanti impresee sono presentemente all'ordine del giorno. La prima riguarda la escavazione del canale interoceanico fra le due Americhe. L'importanza economica anzitutto è quella che dà interesse a questo grande progetto; ma n'ha pure il fatto, che la sua effettuazione è ancora dipendente, all'ora in cui siamo giunti, da uomini che non sono nè ignoranti, nè cervelli balzani, da ritenerla impossibile.

La questione dell'escavazione del canale di Nicaragua è stata esposta, con gran competenza, il 12 novembre a Nuova Yorck, dal contrammiraglio della marina degli Stati Uniti, il signor Daniele Ammen. Il relatore, riferendosi ai lavori speciali eseguiti sotto la direzione del signor N. B. Wyse, concluse per la possibilità di praticare il passaggio marittimo, e ne stimò approsimativamente la spesa in mezzo miliardo di franchi. Il pubblico colto di Nuova York e la Società geografica della stessa città erano largamente rappresentati a quella riunione.

Il secondo oggetto all'ordine del giorno è il progetto d'una Esposizione universale da tenersi nel 1889 nella grande metropoli delle rive dell'Atlantico. Il progetto è incamminato; però tutto quello che sin qui si può dire è, che fu ben appoggiato. In seguito ad un gran *meeting*, al quale furono convocate le notabilità industriali e della finanza di Nuova York, la Camera di commercio nominò un Comitato per istudiare il progetto. Il signor Hilton, l'esecutore testamentario del signor Hewart (che oggidì trovasi alla direzione della grande Casa Hewart a Nuova York, e per il momento tutto occupato a ricercare il corpo del suo amico), ebbe il nuovo incarico, in seguito al *meeting* più sopra accennato, di circondarsi delle persone che egli stimerebbe più competenti, per riferire sulla questione in un dato tempo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe, nella passata settimana, la stessa vicenda verificatasi la precedente ottava rispetto alle Obbligazioni sostenute sempre e richieste.

Le Azioni Meridionali stazionarie e neglette a 340 circa; le Obbligazioni relative in aumento e richieste a 263; invariati i Boni a 579.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, trovarono compratori a 263.25; quelle della serie B, a 250 -- L'Alta Italia a 262. — Le Pontebbane a 395.

A Parigi, le Lombarde si tennero a 148; le Obbligazioni a 236 — Le Vittorio Emanuele a 245 — Le Azioni Ferrovie Romane a 71 e 70; le Obbligazioni da 283 a 285.

Avvisi d'Asta

Il 27 corrente, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Maremmana superiore dalla Castagnola nella Sublacense al Ponte Orsino nella Prenestina Nuova, per l'annuo canone di L. 5498.13. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 450 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 550, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Nettunese dalle Frattocchie sulla provinciale Appia all'incontro della Maremmana inferiore (tronco III) presso la Cecchina, per l'annuo canone di L. 4554.33. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 450 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 500, idem o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, compreso fra il Bivio Leonforte e la Stazione ferroviaria omonima, della lunghezza di m. 8730, in diminuzione dell'annuo canone di L. 7877.63, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 830; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Prefettura di Napoli si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione dei fossi, canali e vasche di deposito nelle paludi di Napoli, Volla e contorni, in diminuzione del complessivo importo di L. 13,261.73, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 1000 in denaro o biglietti consorziali; per cauzione definitiva si dovrà presentare un socio fideiussore, oltre al deposito di L. 1000 ed alle spese di contratto.

— Il 31 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Prenestina Nuova, dalla Maremmana inferiore (tronco II) all'osteria della Bufola, per l'annuo canone di L. 8158.65. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 650 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 850, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada provinciale Palermo-Messina per Catania, compreso fra la milliaria 53 e la Barriera della Noce, della lunghezza di m. 42,295, in diminuzione dell'annuo canone di L. 38,978.98, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, prssso il Municipio di Portoferraio (prov. di Livorno), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria che dalla linea di Marciana-Castello arriva a Poggio, della lunghezza di m. 2880.89, per il presunto importo di L. 50,826.19. Lavori da eseguire dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1880. Deposito interinale L. 1000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 5000, in danaro o rendita D. P,

— *Il 5 febbraio p. v.*, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione ed escavo dei fiumi e canali di trevisana e friulana navigazione, della totale lunghezza di chil. 150, per la presunta somma complessiva di L. 129,250. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1883. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 20,000 idem.

— Il 6 dette mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra Caltanissetta ed il Pilastrino VII, della lunghezza di m. 16,464, in diminuzione dell'annuo canone di L. 17,946.45, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Aquilonia, della lunghezza di m. 52,450, dal ponte delle Pesche presso Isernia all'abitato di Agnone, per la presunta annua somma di L. 22,029. Manutenzione dal 1° giugno 1879 a tutto maggio 1885. Deposito interinale L. 1500 in moneta, o biglietti consorziali, o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del Molo S. Gennaro nel perto di Napoli, per la presunta somma di L. 488,000. Lavori da eseguire entro 2 anni e 1[2. Deposito interinale L. 30,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000, idem.

— L'8 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Sannitica da Ponte Principe a Termoli, compreso fra Larino e Termoli, della lunghezza di m. 32,307, per la presunta annua somma di L. 21,740. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra Piazza Armerina ed il ponte Gigliotto, della lunghezza di m; 14,033, in diminuzione del canone di L. 18,961.68, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1879.

(Continuazione — V. N° 3)

Petitbon Lod., rag. centr. Milano lire 10; Magnani Gio., agg. al rag. cent. id. 10; Drosso Spiridione, capo contr. Torino 5; Richard Claudio, c. uff. id. 3; Monti Mario id. id. 3; Ghiringhelli-Pecchio Erc. s. c. uff. id. 2; Lombardi Fed. id. id. 2; Cairoli Luigi c. uff. id. 3; Schönbeck Mar. imp. id. 1; Ballauri G. Batt. id. id. 1.25; Coda Alessio id. id. 1.35; Cavallerone Romolo id. id. 0.90; Diotti Luigi id. id. 1.10; Pagliani Em. id. id. 0.90; Ferrero Vinc. id. id. 0.75; Cambiano Lor. id. id. 0.90; Cauvin Luigi id. id. 0.85; Rosay Fed. s. c. uff. id. 2; Bianco Gio. imp. id. 1; Perotti Gio. s. c. uff. 2.25; Marmo Ett. imp. id. 1.65; Cini Gius. id. id. 1.25; Albertini Ag. id. id. 1.50; Giolito Ambr. magazz. c. id. 2; Corio Emilio appl. id. 1; Martuscelli En. direttore dell'ufficio di riscontro della Corte dei conti, Milano, 5; Viarana Marino aggiunto id. 4; Bignami Giulio s. comm. id. 2; Del Tufo P. s. c. uff. id. 3; Boni Stefano s. comm. pelle costr. id. 5; Caldi En. c. dep. dell'econ. Alessandria, 1; Boeri Luigi sorv. id. 0.60; Alessio Ant. man. id. 0.50; Maldino Gius. id. id. 0.50; Pautrier ing. Fort. ing. c. opificio Torino, 5; Besso Vinc. disegn. id. 1.50; Melchiore Ernesto c. opificio Luca 2; Negro Bonfiglio id. Sampierdarena, 2; Frisatti Gius. c. uff. dell'ec. Milano 2.50; Baggi Luigi app. id. 1; Locatelli G. Batt. id. id. 1; Valentini Gio. c. staz. Bogliasco 1; Demaria Luigi man. id. 0.50; Fortul Franc. ass. id. 0.50; Lugano Paolo c. staz. Spezia 1.50; Dazzi Gio. gest. id. 1; Tarselli Alceste imp. 0.50; Orsi Orazio s. c. staz. 0.90; Roratti Ett. imp. id. 0.50; Orselli Raff. id. id. 0.50; Restelli Ces. id. id. 0.50; Golfieri Vinc. id. id. 0.50; Zoccoli Celest. c. staz. Bologna 1; Petracco And. s. c. staz. id. 0.50; Lanne Aris. id. id. 0.50; Tugnoli Eug. gest. id. 0.50; Tulga Pietro id. id. 0.50; Divita Luigi imp. 0.50; Marzoli Fed. id. id. 0.50; Mandrioli Eg. id. id. 0.50; Marchiori Nicolò gest. id. 1; Clarusi Alf. imp. 0.50; Pasquini Ag. magazz. al mat. fisso 1.50; Cavani Ann. appl. id. 1; Riguzzi Luc. id. id. 1; Pasquini Gio. id. id. 1.

Salvadori ing. Isid. contr. del mat. fisso Torino lire 2; Trevisani ing. Gio. id. Milano 2; Bozzi Aless. ing. c. div. Torino 5; Tarozzi Ag. ing. c. sez. princ. id. 3; Pittatore Carlo ing. c. sez. 2.40 Bianco Luigi id. id. 2.40; Cova Ang. id. id. 2.40; Martinetti Pietro id. id. 2; Vittadini Fil. id. id. 2; Cauli ing. Carlo c. rip. id 1.20; Bovone Carlo ing. c. rip. id. 1.05; Durandi Ern. ing. all. id. 1; Angonoa Franc. cont. 1.50; Boschetti N. N. id. id. 1.50; Rissone Gius. id. id. 1; Piranchi Ant. id. id. 1.50; Scruccoli Ferd. appl. id. 0.50; Nasi Fel. id. id. 0.50; Croset-Mouchet Vinc. id. id. 1.05; Clari Vesp. id. id. 0.50; Colombo Emilio disegn. id. 1; Gottardi G. ing. di sez. id. 2.40; Rustichelli Paolo c. rip. id. 1.35; Rosanigo Gius. c. sez. Alba 3; Marmori Benigno c. rip. id. 1.50; Paggi Gio. id. Nizza 1.50; Ardizzone Manfr. id. Bra 1.50; Valagussa ing. Vinc. c. sez. Genova 3; Signorile G. Batt. id. Alessandria 3; Solito Franc. c. rip. id. 1; Mattasoglio Pietro id. Serravalle Scrivia 2; Tomasina Luigi id. Aqui 1; Robutti Gio. appl. Alessandria 0.50;

Porta Gius. sorv. id. 1; Penna Pietro id. id. 0.50; Pajola ing. G. Batt. c. sez. Oneglia 3; Arrigone Luigi c. rip. Finalmarina 2; Salardi Gio. id. Oneglia 2; Gaja Ant. id. Carmagnola 2; Gueppant Gius. sorv. id. 1; Appino Dom. id. Racconigi 1; Bocca Gius. c. rip. Savigliano 2; Grandis Luigi id. Cuneo 2; Galli Franc. sorv. Centallo 1; D'Adesso Cristoforo c. riparto Acqui 2; Agnelli Gius. sorv. id. 1; Fossatti Gius. id. Spigno 1; Luini ing. Carlo c. rip. Varazze 2; Inversini ing. Franc. id. Savona 3; Olivieri Franc. c. sez. id. 5; Pizzorno Gio. appl. id. 1; Orengo Gius. id. id. 0.75; Marini ing. Gius. c. rip. Torino 1.50; Ovazza ing. Emilio c. sez. id. 1.20; Guebey Oreste appl. id. 0.75; Boggio G. Batt. ass. tec. id. 0.90; Boggio Giacinto c. rip. Moncalieri 1; Tomati Pietro ing. c. sez. Asti 5; Amadeo Lorenzo ing. c. rip id. 1; Verdabbio Gir. c. ripi id. 1; Bocca Franc. id. id. 1; Micheletto Luigi c. sez. delle Alpi Torino 2; Candellero N. N. c. rip. Avigliana 1.50; Artom Salv. id. Bussoleno 1.50; Berta Felice id. Oulx 1.50; Visconti Paolo id. Bardoneche 1.50; Panza G. appl. Torino P. N. 0.50; Morella Giorgio id. id. 0.50; Dusnasi Dom. c. sez. Ceva 3; Menicoff Franc. c. rip. Sampierdarena 1.50; Capriata Mario sorv. id. 0.75; Melchiori Gius. id. id. 1; Tornaghi Inn. id. id. 1; Artini Luigi ing. c. sez Rovigo 2; Gutti Telemaco c. rip. Bologna 1.50.

Pasquali Alb. c. rip. Ferrara lire 1.50; Grimani Ant. ing. c. rip. Padova 1.50; Castrin Pietro id. Rovigo 1.50; Rebuffo ing. Vinc. ing. c. sez. Pontebba 5; Tenca ing. G. c. rip. id. 2.50; Casasco ing. F. id. id. 2.50; Marchini Stef. id. id. 2.50; Norsa ing. Fil. c. sez. Chiusaforte 4; Berizzi ing. Pas. c. rip. id. 2; Valentini Lucio E. id. id. 2; Cotti Gio. id. id. 2; Heimann Gugl. ing. c. sez. id. 3; Crescentini Aless. ing. c. rip. id. 1.50; Crespi Tito id. id. 1.50; Richard. ing. Lod. c. div. Verona 6; Fuà ing. Ben. c. sez. princ. id. 5; Bottari Fulvio c. sez. id. 2.50; Monteverde Giac. c. rip. id. 2; Viola Ant. id. id. 2; Beccari Ferd. cont. id. 1.25; Mariani rag. G. B. appl. id. 0.50; Ronconi Ad. id id. 0.50; Clementi ing. Aur. c. sez. id. 2.50; Brandani ing. Alb. c. rip. id. 2; Pasini D. Pietro c. sez. id. 2.50; Biadego G. Batt. c. rip. id. 2; Astolfoni Ettore appl. id. 0.50; Pagani Luigi id. id. 0.85; Oliva Gius. ing. di sez. id. 3; Sandri Luigi id. id. 1.65; Franzosi Baldo dise. id. 1; Xeri Ant. ing. ass. id. 2; Rosa Luigi id. id. 1.50; Battasini Ad. cont. id. 1.50; Moratti Franc. id. id. 1.50; Peretti Aless. id. id. 1; De Busini Cesare id. id. 1; De Tegni Gioac. id. id. 1.25; Mantovani Ettore id. id. 1; Raimondi Gius. appl. id. 0.50; Alessi Bart. cont. id. 1.50; Giuliani Giulio appl. id. 0.50; Gilardoni Ach. id. id. 0.50; Prevot Gius. cont. id. 1.50; Carnelutti Gius. ing. c. sez. Udine 2.50; Clementi Lod. ing. c. rip. id. 1.50; Neri Gius. id. id. 1.10; Cauda L. id. id. 1; Red Mich. appl. id. 0.60; Querena Gius. ing. Treviso 2; Maffoni Ferd. id. id. 2; Bucchia Pietro id. Conegliano 0.50; Damiani Bern. id. Pordenone 1; Coda Carlo ing. c. rip. Venezia 1.25; Porto Nap. id. Vicenza 1.50; Durer-Bacchetti Alb. id. Padova 1.50; Pastori Lor. ing. c. sez. Venezia 2.25; Zannini Ach. appl. id. 0.70; Simeoni Carlo id. id. 0.75; Siron ingegn. c. sez. Verona 1.50; Rodi ing. Gio. c. id. 1.50; Dotti ing. Gio. id. id. 1; Boldrini Teodoro appl. id. 0.50; Sartorelli Luigi id. id. 0.50; Monti ing. Franc. c. rip. id. 1; Barinetti Leone Luigi c. sez. Brescia 3; Rosmini ing. Franc. c. rip. id. 2; Quartero Ang. id. id. 2; Tibellini Ang. id. id. 2; Boninchi G. Batt. cont. id. 1.50; Fumagalli En. c. sez. Bergamo 3; Cosmarini G. Batt. c. rip. id. 2; Levi Perf. id. id. 2; Ferettini Ces. appl. id. 1; Piazzoli Ach. c. rip. id. 2.

Poli ing. Carlo c. sez. Treviso lire 2; Boschetti ing. Erm. c. rip. id. 1.50; Suardi ing. Ach. id. id. 1.50; Bianco Luigi appl. id. 0.80; Borchetta ing. Gius. c. sez. Mantova 2.50; Dallamano Att. c. rip. id. 1; Calalto Franc. id. id. 1.20; Campari Lino Luigi id. Cremona 1; Della Bona Vitt. appl. Mantova 0.50; Faccioli ing. Ant. c. sez Modena 3; Faccioli ing. C. c. rip. id. id. 2; Bianconi Gio. id. id. 1.50; Baldini Pietro appl. id. 1; Crotti ing. Franc. c. sez. Legnago 2; Vajo Paolo c. rip. Dossobuono 1.50; Suetta ing. Costantino id. Legnago 1.50; Alessandrini And. ing. espr. Udine 4; Orettici Gius. ing. ass. id. 1.35; Calovizza Ant. dis. id. 1.15; Sportelli Gius. appl. id. 1; Albonetti Franc. sorv. id. 1; Tarra ing. Gius. c. sez. id. 4; Storari Albano c. rip. 2; Bongiorni Tito c. rip. id. 2; Gajo Gio. Maria c. sez. id. 3; Mosca Carlo c. rip. id. 2; Steffenini Franc. id. id. 2; Morandini Eug. appl. id. 1; Antonini Pietro id. id. 1; Marosi Ben. c. st. S. Salvatore 1; Tedeschi Clemente c. rip. Rovigo 1.50.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

50ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1878.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1878	1,446.—	419,986.82	290.45
Settimana corrisp. nel 1877.	1,446.—	307,053.00	212.35
Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . .	»	+ 112,933.82	+ 78.10
Introiti dal 1° gennaio 1878	1,446.—	20,080,263.28	13886.77
Introiti corrisp. nel 1877	1,446.—	21,249,539.08	14695.39
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . .	»	—1,169,275.80	— 808.32
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1878.	1,147.—	167,006.91	145.60
Settimana corrisp. nel 1877.	1,141.—	155,158.34	135.98
Differenze nei prodotti della settimana 1878	+ 6	+ 11,848.57	+ 9.62
Introiti dal 1° gennaio 1878.	1,145.30	7,259,124.91	6,337.97
Introiti corrisp. nel 1877 .	1,103.28	6,957,454.97	6,301.87
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878	+ 42,02	+ 301,669.94	+ 36.10

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di novembre 1878

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,379.12	13,181.95	8,354.15
Piccola Velocità	6,688.54	309.25	3,062.27
Totali . . .	37,067.76	13,491.20	11,416,42

Strade Ferrate Romane

44ª Settimana — *Dal* 29 *ottobre al* 4 *novembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	497,158.07	15,644.42
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	503,877.14	15,961.97
Differenza in più . . .	—	—	—
Differenza in meno . . .	—	6,719.07	317.55
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 9.bre 1878 . .	1,654	22,138,643.30	15,861.98
Periodo corr. 1877	1,646	23,071,139.48	16,610.44
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	932,496.18	748.46

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	6195	7,418.68	18862	32,524.31	39,942.99
Bagagli e cani.	202	165.78	758	759.31	925.09
Merci a G.V. ..	745	588.18	2363	3,898.63	4,486.81
Merci a P.V. ..	859	7388.74	1218	11,952.46	19,341.20
Introiti diversi.	»	306.04	»	460.63	766.67
Totale L.	8001	15,867.42	23201	49,595.34	65,462.76

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO, e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	29,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	18,000	»
CERCHI di ferro	»	72,000	»
CERCHI d'acciaio	»	182,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle ecc.	»	161,000	»
GHISA da rifondere.	»	108,000	»
OTTONE da rifondere	»	58,000	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	»	7,000	»
ZINCO da rifondere	»	6,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **11 febbraio p.v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 13 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 20 gennaio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

per fornitura di Olio d'Oliva.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia apre una gara a schede segrete per la fornitura di chilog. 375,000 di olio d'oliva, ripartita in 10 lotti da 37,500 chilog. caduno.

La Direzione dell'Esercizio in Milano, il Servizio della Trazione e del Materiale in Torino, e le Stazioni di ANCONA, SPOLETO, FOLIGNO, BARI, LECCE, LIVORNO, LUCCA, BOLOGNA, PISA, FIRENZE, ROMA, NAPOLI, VERONA, VENEZIA, GENOVA, ONEGLIA e PORTO MAURIZIO, rimetteranno un esemplare del Capitolato d'oneri a quelle Ditte che ne faranno richiesta personalmente o per iscritto.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta, a condizione che abbia previumente versato alla Cassa Centrale dell'Amministrazione in Milano un deposito di lire **mille per ogni lotto** in denari od in Cartelle al portatore del Debito Pubblico, al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito; la Cassa ne rilascierà ricevuta in due esemplari, uno dei quali dovrà essere allegato alla sottomissione.

Le schede dovranno dichiarare in tutte lettere il prezzo per cento chilogrammi di olio.

Le schede suggellate e portanti la soprascritta: *Sottomissione per fornitura di olio d'oliva*, dovranno pervenire alla *Direzione dell'Esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia in Milano* non più tardi del giorno 8 febbraio p. v. Esse verranno dissuggellate pubblicamente presso la Direzione medesima alle ore 2 pom. del successivo giorno 10.

Non saranno prese in considerazione le offerte per persona da dichiararsi, o che non avessero allegato il certificato di deposito della Cassa Centrale, o che finalmente contenessero modificazioni, o riserve al Capitolato.

L'aggiudicazione dei varii lotti verrà fatta dal Consiglio d'Amministrazione.

Seguita l'aggiudicazione, verranno restituiti i depositi di gara ai titolari rispettivi, esclusi i deliberatarii dai quali non potranno essere ritirati i depositi stessi, se non dopo che saranno stati stipulati i Contratti relativi.

Milano, 15 gennaio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA

per la vendita di beni del Regno d'Italia

Avviso

Si fa noto al pubblico che oggi ebbe luogo, colle formalità prescritte dal Regolamento approvato con R. Decreto 29 marzo 1865, n. 2246, l'annuale estrazione della serie delle Obbligazioni di questa Società da rimborsarsi a cominciare dal 1° aprile p.v., e che questa quattordicesima serie estratta porta la lettera *A*.

Roma, 13 gennaio 1879.

LA DIREZIONE.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 28 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della strada provinciale N. 8 da Pinerolo a Cuneo, compreso fra la città di Pinerolo ed il confine, oltre Cavour, colla Provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 14,904, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 14,325.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di mercoledì 5 febbraio pross. a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 14 *gennaio* 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'APPALTO

Dovendosi provvedere al restauro e completamento della Stazione di Montoro (Provincia di Avellino, Comune di Montoro Inferiore) la Società delle Ferrovie Romane apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere alla detta costruzione.

I lavori compresi nell'appalto ammontano approssimativamente alla somma di L. 48,600.00. Il Capitolato d'oneri, il progetto e la perizia sono ostensibili nell' Ufficio dell'Ingegnere Capo del Mantenimento in Firenze e in quello dell'Ingegnere di Sezione a Napoli.

Ogni concorrente, per essere ammesso alla gara, dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, un deposito di L. 2430.00 in cartelle del Debito Pubblico Italiano o in fedi di credito del Banco di Napoli girate a favore del Cassiere della Società.

Le offerte, redatte secondo la modula iscritta nel Capitolato, dovranno pervenire suggellate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 1.° Febbraio prossimo. La busta contenente l'offerta, dovrà portare l'indicazione: *Offerta pel restauro e completamento della Stazione di Montoro.*

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quello che avesse offerto maggior ribasso, e può anche rifiutare tutte le offerte, volendo su tale riguardo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 9 gennaio 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 29 Gennaio 1879 N.° 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE
del Ministero dei lavori pubblici pel 1879

CRONACA PARLAMENTARE.

(*Continuazione e fine — V. N. 4*).

Nella seduta del 22 corr., la Camera dei deputati prese a discutere i capitoli del bilancio dei lavori pubblici relativi alle ferrovie, rimasti in sospeso nella discussione precedente, e rinviati alla Commissione per esame e relazione speciale. Ecco il riassunto di questa discussione:

Il relatore *Alvisi* giustifica gli stanziamenti, ai quali si deve far fronte con mezzi diversi da quelli di cui nel progetto delle nuove costruzioni ferroviarie, e che sono compresi nei capitoli seguenti:

133. Concorso del Governo nella spesa per la ferrovia del San Gottardo . . .	L. 6,404,066.60
134. Ferrovia Ligure - Costruzioni (spesa ripartita)	» 4,000,000.—
135. Ferrovie Calabro-Sicule — Costruzioni (spesa ripartita)	» 23,000,000.—
135 *bis*. Ferrovie Calabro-Sicule — Spese per lavori straordinarii di riparazioni, ricostruzoni, consolidamento e miglioramento delle linee in esercizio . . . . (È iscritto in altro capitolo *per memoria*).	» 3,000,000.—
136. Spese per lavori straordinarii di riparazioni, ricostruzioni, consolidamento e miglioramento delle linee dell'Alta Italia, e per provviste di materiale d'esercizio .	» 8,500,000.—
137. Spese per continuazione dei lavori intrapresi dalla cessata Società delle ferrovie dell'Alta Italia per la costruzione di nuove linee	» 8,718,000.—
Totale	L. 53,622,066.60

Minghetti espone i concetti della minoranza della Commissione, che non accetta la proposta della maggioranza.

Dice che l'argomento è gravissimo. Ricorda la discussione dello scorso anno circa le spese pei lavori ferroviarii e la loro inscrizione nella parte ordinaria e straordinaria del bilancio. La Camera votò allora col Ministero, cioè che si dovesse far fronte alle nuove spese ferroviarie con un'operazione finanziaria.

Noi accettammo la deliberazione della Camera, ma purchè si trattasse veramente di nuove ferrovie, e purchè la spesa sia ristretta in certi limiti razionali. Ora che avvenne? che in questa categoria di spese *pro memoria* il Ministero ha proposto una somma di 53 milioni e 600 mila lire.

L'oratore esamina la proposta dell'on. Baccarini e le variazioni successive, esponendo quale fosse lo scopo delle dette proposte. Nulla resterebbe per le nuove costruzioni pel 1879, e la legge sulle nuove costruzioni sarebbe pel 1879 esautorata per mancanza di fondi.

Domanda poi: E le spese di nuove costruzioni appartengono tutte a nuove ferrovie?

La minoranza crede di no, e l'oratore espone le cifre e le ragioni sulle quali l'opinione della minoranza della Commissione si fonda. La ferrovia del Gottardo come può considerarsi quale spesa di nuove costruzioni, per le quali si aumenti il possesso ferroviario dello Stato?

Al concorso del Gottardo si provvide sempre con spese non comprese fra quelle delle nuove ferrovie. Non può quindi la minoranza della Commissione ammettere che quella ferrovia aumenti il patrimonio ferroviario dello Stato.

Dopo avere esaminata partitamente l'indole delle varie categorie di spese, l'oratore dice che le riparazioni ordinarie e straordinarie si devono escludere da ciò che dicesi *trasformazione di capitali*.

Accenna alle conseguenze finanziarie che può avere le proposta della maggioranza della Commissione, fondandosi sui documenti presentati dal Ministro dei lavori pubblici alla Commissione.

Domanda all'on. Ministro se si vorranno sempre mantenere le spese di costruzione e di riparazione, e se vuolsi che nel bilancio esista un margine maggiore di quello che realmente esiste.

L'oratore chiede infine se il Ministero voglia fare la separazione di queste spese, com'è richiesta dall'indole loro, incominciando da quest'anno stesso.

Così facendo, si renderebbe omaggio alla verità, e si la-

scierebbe in bilancio il margine che deve restare per le costruzioni ferroviarie.

La minoranza crede che i capitoli 133 e 136 debbano inscriversi qui, rimandando le altre spese al progetto delle costruzioni ferroviarie.

Presenta quindi un ordine del giorno nel senso del suo discorso, ed a nome della minoranza della Commissione.

La Porta, a nome della maggioranza, combatte le idee espresse dall'on. Minghetti, sostenendo che innanzi tutto devesi risolvere la questione di massima, senza complicarla e pregiudicarla colle cifre, che verranno discusse in occasione del bilancio dell'entrata.

Corbetta risponde all'on. La Porta che, colla proposta della maggioranza della Commissione, la questione sarà pregiudicata e risolta.

Prende poi atto delle dichiarazioni dell'on. La Porta, il quale disse che forse le condizioni attuali delle Finanze e i minori introiti hanno indotto l'on. Ministro a far fronte a queste spese con mezzi straordinarii.

L'oratore aggiunge che, se adottasi la proposta della maggioranza della Commissione, nulla resterà per le nuove costruzioni.

La Porta replica, citando i precedenti della Camera.

Minghetti dice che, se in passato si fece male, non è una buona ragione per autorizzarne la ripetizione. Eccita il Ministero a provvedere almeno per l'avvenire.

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) esprime il desiderio che apparisca chiaramente che nelle spese di esercizio per l'Alta Italia vi sono comprese quelle per riparazioni e manutenzioni.

Vi sono poi altre spese per ampliare e migliorare le linee dell'Alta Italia, e si sta compilando un preventivo; ma finchè questo primo lavoro non sia fatto, sarebbe impossibile dividere la spesa, che serve per quelle riparazioni che tengono integro il capitale, da quelle che valgono ad aumentarlo. Nel bilancio del 1880 crede si potrà fare la separazione.

Magliani (ministro delle finanze) assicura che non si vuole pregiudicare alcuna questione, e che il Ministero intende solo che alle spese inscritte in questi capitoli sia provveduto o con mezzi ordinarii o con straordinarii.

Risponde brevemente all'on. Minghetti, e passa ad esaminare le spese nella loro indole e nelle loro conseguenze.

L'on. Ministro, parlando del Gottardo, dice esser vero ch'esso non è una nuova ferrovia italiana, ma è indubitabile anche ch'esso aumenta in gran proporzione il valore delle ferrovie nazionali.

Dice che non può esservi dubbio di sorta sulle riparazioni e manutenzioni, poichè, quando si tratta di spese di questo genere, che servono a mantenere integro il patrimonio dello Stato, è evidente dovervisi provvedere coi fondi di amministrazione. Ma quando, all'incontro, si tratta di spese che servono a trasformare i materiali di linee, allora esse entrano indubbiamente nella categoria di quelle che aumentano il patrimonio ferroviario dello Stato.

Fa alcune distinzioni tra le varie spese, ed accetta in massima il concetto dell'ordine del giorno dell'on. Minghetti.

Perazzi espone le ragioni per cui, a suo avviso, sarebbe spostato il sistema studiato dalla Commissione per le nuove costruzioni ferroviarie, qualora si adottasse la proposta della Commissione del bilancio.

Accetta però le dichiarazioni del Ministro delle finanze per l'avvenire.

Baccarini dà spiegazioni sulle variazioni introdotte nel bilancio e sulle proposte da lui fatte.

Ricorda che nel 1871 fu provveduto pel Gottardo con mezzi straordinarii, e precisamente con emissione di rendita.

Presenta quindi un ordine del giorno così concepito:

« La Camera, approvando che per l'esercizio in corso si provveda, come pel passato, alle spese di cui ai capitoli 135 *bis* e 136, con che si restringano a quelle che influiscono effettivamente all'aumento del capitale, invita il Ministero a presentare uno speciale progetto di legge, col quale vengano determinati la natura e l'importo di tutte le opere straordinarie occorrenti a completare le ferrovie di proprietà dello Stato, ed inoltre i mezzi finanziarii onde farvi fronte ».

Minghetti ritira il suo ordine del giorno, e la Commissione ne propone un altro, con cui si prende atto delle dichiarazioni del Ministero.

Mezzanotte (ministro) prega l'on. Baccarini di ritirare il suo ordine del giorno.

Baccarini lo ritira, e la Camera, senz'altro approva, quello della Commissione.

. — Nella seduta poi del 23, dopo brevi osservazioni degli onorevoli Perazzi, Indelicato e Cavalletto, ai quali risposero il Ministro dei lavori pubblici e l'on. La Porta, membro della Commissione, furono approvati tutti i suddetti capitoli.

Si approvò poi l'articolo unico del progetto di legge così formulato:

« Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1879, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici, in conformità allo Stato di prima previsione annesso alla presente legge ».

La somma totale di questo bilancio rimase quindi concretata in L. 80,520,900.95; ed allo scrutinio segreto, ottenne voti fav. 212, contrarii 30.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

TRACCIATI.

(Seguito linee della 3ª categoria — Vedi N. 3).

18. — *Campobasso-Termoli.* — Questo tracciato merita ogni considerazione e riguardo, imperocchè l'idea della ferrovia fra Campobasso e Termoli nacque, si può dire, col sorgere della nazione a libertà, e fece parte di tutti i progetti di riordinamento delle ferrovie del Regno dal 1862 in poi.

Difficoltà tecniche, ed una certa noncuranza da parte della Società che ne ebbe la concessione, fecero sì che 18 lunghi anni fossero trascorsi, senza che questa via, la quale forma il più ardente voto delle popolazioni del Molise, fosse stata, non che condotta a compimento, cominciata.

Oggi le condizioni politiche d'Italia essendo mutate col mutare della Capitale del Regno, il bisogno di una strada ferrata Campobasso-Termoli si fa meno sentire, ma non è meno vivo perciò il desiderio di possederla nelle popolazioni che ne sarebbero toccate. Laonde la vostra Giunta, disposta a tener conto di tutte le legittime aspettazioni, crede che il miglioramento di categoria sia legittima conseguenza delle promesse e delle leggi anteriori, non solo, ma dovere imprescindile per rendere attuabile e reale la costruzione di una linea costosissima, la quale esisterebbe già e feliciterebbe quelle generose popolazioni, quante volte il Governo avesse curato che gli obblighi contratti dalla Società delle Meridionali fossero stati scrupolosamente adempiuti.

Per queste ragioni, la vostra Giunta, a maggioranza di voti, ammise che fosse giusto, anzi doveroso, di sperimentare tutte le vie legali per condurre allo adempimento degli impegni tuttora in vigore la Società delle Meridionali, ma che si dovesse egualmente dal Governo principiare e condurre a termine la strada unitamente a quelle della terza categoria, qualora riuscissero infruttuosi i rimedii per ricondurre la Società suddetta all'adempimento delle obbligazioni e degli oneri assunti.

Nutriamo fiducia che confermerete questa nostra deliberazione.

19. — *Benevento-Avellino.* — Il miglioramento di categoria della linea Benevento-Avellino ci vien consigliato da ragioni di parità di trattamento, e da necessità d'ordine militare.

Non conveniva trattare la linea suddetta diversamente dalla Avezzano-Roccasecca, tanto più che, oltre al congiungere due capoluoghi di provincia, la linea Benevento-Avellino può riguardarsi, se non in modo assoluto, certo in modo relativo, come la continuazione della dorsale interna.

Comprendiamo che, topograficamente parlando, la linea dorsale dovrebbe, partendo dalla Benevento-Ariano, muovere verso Contursi per le valli dell'Ufita e del Sele; ma, non potendo per ora ottenere, per ragioni di costo e per la mancanza assoluta di ogni progetto, cotesta linea, sembra che la linea Benevento-Avellino possa farne in qualche guisa le veci.

Non bisogna, infatti, dimenticare che, per mezzo della linea da noi migliorata di categoria, le esigenze di una concentrazione al coperto da qualunque offesa nemica potrebbero essere soddisfatte da Avellino in su; e quando si riflette che questa linea, il di cui prolungamento verso Ponte Santa Venere si svolge per le valli del Sabato, del Calore e dell'Ofanto, potrebbe facilmente comunicare con la linea Eboli-Potenza, passando con facilità nella valle del Sele, ben si scorge che la sostituzione di questa alla dorsale vera, non solo è ragionevole, ma è anche conveniente a fronte delle nostre condizioni finanziarie.

Se qualche cosa può opportunemente opporsi alle suespresse ragioni, si è che, a fronte di tali vantaggi, la linea in esame avrebbe dovuto essere ascritta in seconda categoria; locchè non permise la maggioranza della Commissione, in ossequio alla vera dorsale topografica.

Per tali ragioni, la maggioranza della Giunta vi propone d'approvare la linea Benevento-Avellino in terza categoria, e d'invitare il Governo a far studiare la più interna e diretta congiungente fra Benevento e la linea Eboli-Potenza.

20. — *Taranto-Brindisi.* — Questa linea, decretata e promessa da lunghissimi anni, non poteva figurare tra le ferrovie d'esclusivo interesse provinciale, sì perchè ciò non sarebbe stato conforme alla massima da noi stabilita, d'accordare un trattamento di favore a coteste linee, come ancora perchè essa riunisce due importantissimi porti del Regno.

Anzi, da questo punto di vista, la linea Taranto-Brindisi potrà rendere dei servizii d'interesse generale, se mai, come ce lo auguriamo, Taranto sarà quello che merita di essere, uno dei grandi Arsenali marittimi del Regno.

In questo caso, Brindisi, assumendo le forme di porto di rifugio sull'Adriatico, potrà ricevere, per la via in esame, tutti quelli aiuti e rifornimenti, di cui le nostre squadre avranno bisogno per riprendere il largo.

Se la costruzione dell'Arsenale di Taranto fosse stata già stabilita dal Parlamento; se una legge fosse intervenuta per affermare l'esistenza di questa nuova piazza sul mare Jonico, noi non avremmo esitato a classificare la linea Taranto-Brindisi fra quelle che maggiormente interessano la generalità dei cittadini. Ma, non sentendoci autorizzati a farlo in questo momento, non abbiamo potuto negare alla linea di cui discorriamo il carattere limitato di nazionale interesse, e ci siamo contentati di portarla nella 3ª categoria, che serve appunto per accogliere le dette linee.

Per queste ragioni, nutriamo fiducia che anche questa volta accoglierete favorevolmente la proposta della vostra Commissione, votando la linea Taranto-Brindisi in 3ª categoria.

21. — *Battipaglia-Pesto-Castrocucco.* — 22. — *Da Cosenza a Nocera Tirrena.* — 23. — *Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro.* — Dopo quello che di queste tre linee abbiamo detto parlando del tracciato Eboli-Reggio, non ci resta che invocare l'approvazione vostra; la quale non mancherà certamente, qualora imprendiate a riflettere che, per effetto dello spostamento di una parte della linea Eboli-Reggio, si viene a verificare un sensibile risparmio nella spesa destinata alla costruzione dell'intero tracciato litoraneo.

Rammentatevi, egregi colleghi, che questo mezzo, escogitato da uomini profondi in politica e nelle materie ferroviarie, fu seguito dalla maggioranza della Giunta, nella persuasione che esso sia il solo capace di far scomparire le gare e i dissidii, cui il tracciato della linea Eboli-Reggio ha dato luogo, compromettendo la pace e l'armonia di patriottiche contrade, che hanno diritto a tutto il nostro affetto, a tutto il nostro interesse.

Noi viviamo sicuri che col vostro voto coronerete questa nobile gara di generosità, che in seno della Giunta trovò un'eco profonda nel cuore di tutti indistintamente i vostri Commissarii, senza altro movente all'infuori della prosperità della Basilicata e delle Calabrie: provincie che da molto tempo aspettano quei benefici provvedimenti, da cui si ripromettono il massimo sviluppo agricolo, commerciale e morale.

24. — *Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.* — È antica l'aspirazione della patriottica Messina per la linea litoranea nordica, che deve congiungere le due più grandi ed industri città dell'Isola.

Il Governo dei Borboni credeva nel 1860 trar partito di questo desiderio per scindere le popolazioni della Sicilia; ma i Messinesi seppero resistere alle blandizie che spingevano alla lotta fraterna, e sdegnosamente rifiutarono il dono ingannatore.

Nei 18 anni della nostra esistenza unitaria, fecero i cittadini della nobile città ogni opera per ottenere quella via, la quale, traversando le fertili e popolose contrade di Milazzo e di Patti, poteva aumentare i commerci del porto di Messina: meta degna d'un popolo industrioso, che vuol mantenere la prisca grandezza, non col privilegio, ma col lavoro indefesso e collo slancio nelle commerciali intraprese.

Per ciò conseguire, non pochi carichi s'impose la Provincia di Messina, e giunse a raccogliere volontariamente il non lieve sussidio di 6 milioni e più, vale dire quanto dovrebbe addossarsi oggi, onde la linea Messina-Patti-Cefalù-Palermo venisse costruita con le prescrizioni e le norme stabilite per questa 3ª categoria.

Sperava la nobile Provincia che il Governo, in vista di cotesti precedenti, avesse incluso questo tracciato in seconda categoria; anche perchè considerazioni di giustizia e di parità di trattamento facevano credere che non potesse essere trattato diversamente da quello della linea Eboli-Reggio; e la minoranza, forte di questo argomento, sostenne il passaggio della linea Messina-Palermo nella categoria superiore.

La vostra Commissione però, a semplice maggioranza, anche pel principio di ritenere come acquisiti i sussidii votati, non ha creduto spostare la detta linea, e vi prega di votarla come venne dal Governo proposta; mentre la minoranza non può non insistere affinchè la linea Messina-Palermo abbia un trattamento simile alla Eboli-Reggio, di cui potrebbe in qualche guisa ritenersi come la continuazione.

25. — *Siracusa-Noto-Licata.* — Anche la Siracusa-Licata può invocare in suo favore un ordine del giorno della Camera, del 1870, per chiedere un miglioramento di categoria. Ma, quando ciò non bastasse, altri argomenti potrebbero trarsi, per accordare il chiesto passaggio, da una circostanza importante, la quale consiglia questo miglioramento come un atto di giusta benevolenza verso la città di Noto. Se essa non potè conservare quel posto, che era di giustizia dovuto all'antica capitale della provincia, pure meritava ogni considerazione e riguardo, a causa dei danni patiti in conseguenza d'uno stato di cose che non aveva provocato, e che veniva, per ragione di onesta riparazione, a cessare. La nobile città di Noto non ebbe fin qui cosa alcuna in ricompensa di tali danni; e la Camera, ammettendo la nostra proposta, viene a votare un primo benefizio in favore di essa, benefizio consigliato dai più savii criterii di giustizia e di oculata politica.

In questa fiducia, vi proponiamo il passaggio della Siracusa-Noto-Licata dalla 4ª alla 3ª categoria.

§. 5. — *Linee della quarta categoria.*

La tabella che alleghiamo al nº XXI, messa a confronto con quella di nº 3 del Ministero, dimostra come, per effetto della diminuzione delle otto linee passate della quarta alla terza categoria, le 25 linee della proposta ministeriale si ridussero a 17, poscia portate a 29, mercè l'aumento delle 10 linee provenienti dalla quinta categoria e l'iscrizione di due linee nuove.

Esse sono le seguenti:

26. — *Novara-Varallo* — 27. — *Torino-Casale.* — 28. — *Cuneo-Mondovì.* — 29. *Vercelli-Mortara-Cava Broni.* —

Queste quattro linee non diedero luogo a discussioni di sorta.

Solamente per la prima, Novara-Varallo, si chiese da due Uffizii di adottare l'indicazione Novara-Varallo o Vercelli-Varallo.

La Commissione, considerando che non fanno ostacolo a questo desiderio considerazioni d'ordine economico e militare, non si oppone, prescrivendo però che la sostituzione non deve arrecare allo Stato oneri maggiori di quelli indicati nella tabella, e di conseguenza che il costo della linea Vercelli-Varallo, qualora venga preferita, non superi quello fissato per Novara-Varallo.

30. — *Bra-Carmagnola.* — 31. — *Airasca-Cavallermaggiore.* — Il passaggio del tronco Bra-Carmagnola dalla quinta alla quarta categoria ci venne consigliato da ragioni tecniche ed amministrative.

Non deve dimenticarsi che esiste la legge 21 luglio 1861, con la quale si approva la concessione della linea Savona-Carmagnola.

Prima ancora che questa concessione fosse stata approvata, il Governo aveva chiesto che i Comuni, i quali la sollecitavano, votassero un concorso assai vistoso in azioni e danaro.

I Comuni si affrettarono ad accogliere i desiderii del Governo, e votati i sussidii, li pagarono in gran parte pria ancora che venisse attuata la nuova Convenzione delli 19 ottobre 1868, conchiusa con l'Impresa Guastalla. In questa Convenzione non si indicò più la ferrovia Savona-Carmagnola, ma invece la Savona-Torino, a *partire dalla principale Stazione di Savona fino a quella di Bra;* e così si trascurarono i 20 chilometri fra Bra e Carmagnola, che dovevano completarla, dimenticando in pari tempo che il Governo aveva in gran parte incassato il sussidio voluto dalle Provincie e dai Comuni per l'esecuzione completa dell'opera.

Pensare a riparare il danno arrecato a quelle nobili popolazioni con una linea di 5ª categoria ed a sezione ridotta, ci parve alquanto poco; e se, in vista dei precedenti, la vostra Giunta ha incluso il tronco di cui parliamo fra le linee della 4ª categoria, sente di aver fatto meno di ciò che a rigore avrebbe dovuto.

L'abbandono poi del progetto della linea a scartamento ridotto è una legittima conseguenza della giacitura della linea e della topografia dei luoghi.

A parte che la ferrovia traversa pianure, dove dalla riduzione dello scartamento poco o nessun vantaggio si ottiene, egli è certo che non conviene di adottare un tipo, un materiale ed anche un esercizio singolare per soli 20 chilometri di strada, chiusi fra la linea Torino-Moncalieri-Cavallermaggiore, e Cavallermaggiore-Bra-Savona. Ciò risulta tanto più evidente, ove si consideri che questo tronco è il prolungamento della linea Savona-Bra verso Torino, per cui, quando sarà fatto, si otterrà un abbreviamento di 10 chilometri; senza parlare dei varii perditempo che si sperimentano quotidianamente da Torino a Savona, seguendo la linea attuale.

Abbiamo per queste ragioni l'onore di proporvi il passaggio di categoria della linea Bra-Carmagnola e la sua costruzione a scartamento ordinario, fiduciosi che voterete volentieri la nostra proposta.

E parimenti vi proponiamo il passaggio alla 4ª categoria della linea Airasca-Cavallermaggiore, ammesso dalla Giunta a maggioranza di voti, sperando che vorrete farvi buon viso.

33. — *Lecco-Como.* — È stata con insistenza chiesta la sostituzione della linea Lecco-Como alla linea Lecco-Desio della 5ª categoria, non che il passaggio di essa alla 4ª.

La vostra Commissione non ha creduto conveniente di depennare dall'elenco delle linee di 5ª categoria la linea Lecco-Desio, ma ha trovato ragionevole la domanda per l'inclusione della Lecco-Como nel presente progetto di legge, e vi chiede che approviate in quarta categoria la nuova linea domandata.

La linea Lecco-Como deve essere considerata come un'accorciatoia dal passo del Gottardo verso le provincie orientali e centrali d'Italia.

Perchè costringere coloro, i quali debbono raggiungere queste provincie, a percorrere i due cateti del triangolo Lecco-Desio-Como, anzichè l'ipotenusa Lecco-Como?

Basta guardare una carta ferroviaria del nostro paese per convincersi della sensibile diminuzione di distanze che si procurerebbe, con la linea che vi proponiamo, a tutto ciò che volge a Bergamo, Brescia, Verona, Padova, Vicenza, Venezia, Rovigo, Ferrara, Ravenna, Rimini, Bologna, e più in giù verso le Puglie e l'Italia media.

La cosa è di tale evidenza, da dispensarci da ogni ulteriore considerazione, e facciamo assegnamento sul vostro voto in favore di una linea cotanto importante.

33. — *Parma-Brescia-Iseo.* — Parlare di questa linea riesce affatto superfluo, imperocchè ognuno scorgerà di leggeri come essa sia il prolungamento della Spezia-Parma fino al Gottardo, ed una fra le più dirette linee pel Brennero.

La sua importanza, dunque, tanto dal lato economico e commerciale, quanto da quello militare, è evidente, e spiega il nostro laconismo nel raccomandarla alla vostra attenzione ed al vostro voto. Oltre a ciò, non bisogna per altro dimenticare che la linea Parma-Brescia-Iseo aveva avuto un principio d'esecuzione, mercè la concessione fattane, con la legge 9 luglio 1876, ai signori Bonelli e Cagnaza, dichiarati testè decaduti dalla concessione suddetta con decreto ministeriale del 10 maggio 1878: precedente questo che, giusta le norme direttrici da noi fissate, apre l'adito ad un trattamento speciale e di favore.

Per queste considerazioni, vi proponiamo d'approvare la linea in esame fra quelle di questa categoria.

34. — *Mantova-Legnago.* — 35. — *Mestre-San Donà-Portogruaro-Udine.* — 36. — *Adria-Chioggia.* — Queste tre linee servono a migliorare il sistema ferroviario del Veneto; e mentre due di esse, la prima e la terza, erano comprese in questa categoria, parve alla vostra Commissione doveroso di passarvi anche la seconda, la quale mira singolarmente ad avvicinare il porto di Venezia alla Pontebba.

Furono esaminate le istanze di coloro che s'interessano all'elevazione di categoria delle linee Mantova e Chioggia, ma le ragioni addotte non parvero sufficienti alla maggioranza della Giunta per aderire alle loro istanze.

Importanti, è vero, sono le cose dette nella memoria del generale Giavi; ma, mutato il centro di gravità della nostra difesa, sembrò alla maggioranza della Giunta che l'importanza militare di queste linee non fosse più identica a quella che avrebbero avuto, quando la base riposasse ancora sul quadrilatero.

Resta dunque la questione industriale e commerciale; e da questo punto di vista, il piazzamento delle linee suddette non soffre eccezioni, mirando a sviluppare in primo grado l'industria locale.

Ma qui cadde in acconcio d'esaminare se non convenisse prendere in considerazione la domanda della Camera di commercio ed arti di Udine, la quale chiede che si riunisca la linea pontebbana al mare. A noi, in verità, una simile riunione sembra indispensabile per trarre tutto il possibile partito dalle spese fatte per la costruzione della linea della Pontebba; e siamo anche indotti a questa credenza, perchè diversamente la linea Mestre-Portogruaro resterebbe senza utile applicazione industriale possibile.

Vi preghiamo dunque di ammettere, non solo le tre linee da noi indicate in questa categoria, ma di prescrivere parimente che venga costruito un tronco, il quale, partendo dal punto più vicino possibile ad Udine, allacci la linea Mestre-Portogruaro.

37. *Bologna-Verona.* — 38. — *Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramazione Lavezzola-Lugo).* — La prima di queste vie sollevò la domanda di cancellazione assoluta, parendo al commissario proponente affatto inutile.

E tale osservazione appare abbastanza fondata, se si esamina con ponderazione una carta del nostro paese.

A che congiungere così direttamente Bologna con Verona, se ai bisogni commerciali ed anche ai militari suffragano convenientemente le linee per Modena, Mantova ad occidente, e Ferrara, Rovigo ad oriente di Bologna?

Nè i bisogni della fortezza di Verona c' impongono, imperocchè, a nostro avviso, la suddetta fortezza non ha più

ragione di esistere; e tutto quello che tende a rafforzarla ed anche a ritardarne lo smantellamento deve con ogni cura evitarsi, potendo essa fortezza costituire un eventuale, grandissimo pericolo per la patria.

Malgrado ciò, parve alla maggioranza della vostra Commissione che non si dovesse depennare questa linea, per non sostituire lo sconforto alle concepite speranze delle popolazioni, le quali sono chiamate a fruirne in modo più diretto; e perchè essa sarà sempre un altro raggio, che partendo dal centro della nostra territoriale difesa, si dirige in linea retta e breve ad uno dei più importanti sbocchi della nostra frontiera.

Il tracciato Ferrara-Ravenna-Rimini non sollevò poi obbiezioni di sorta, anzi fu riconosciuto utilissimo, imperocchè abbrevi di 50 chilometri circa le percorrenze da Rimini a Verona, e di 35 circa perfino quelle tra Ferrara e Rimini.

Confidiamo quindi nella vostra approvazione.

39. — *Gajano-Borgo San Donnino.* — Allorchè parlammo della linea Parma-Spezia, facemmo avvertire come i propugnatori di questo tracciato sostengono la convenienza del tronco Gajano-Borgo San Donnino, nel quale avviso sono incoraggiati da competenti militari e perfino dal Ministero della guerra.

La Commissione non potè ammettere la convenienza di portare questo tronco ausiliario nella stessa categoria della linea principale; tanto più dopo d'avere riconosciuto che l'obbiettivo militare non era il solo, nè l'assoluto movente della determinazione adottata in favore della Parma-Spezia.

Però non potè nascondere a sè stessa che, dal momento in cui la difesa credeva di poter trarre grande vantaggio dalla linea Parma-Spezia; dal momento in cui si era per ciò riconosciuta la convenienza di aumentare la potenzialità militare della linea con talune opere opportunamente aggiunte, non si poteva tenere quasi in completo abbandono il tronco Gajano-Borgo San Donnino fra i tracciati di 5ª categoria.

Per questi riflessi abbiamo creduto, a maggioranza di voti, di comprenderlo fra le linee della 4ª, e vi preghiamo di accogliere la proposta della maggioranza della Commissione.

40. — *Lucca-Pietrasanta.* — 41. — *Piombino-Cornia.* — La prima di queste linee fu creduta meritevole di passare in 4ª categoria, imperocchè costituisce una vera accorciatoia per le percorrenze fra Genova, Spezia e Firenze.

A di più, la linea Lucca-Pietrasanta presenta la possibilità di far sboccare, nel caso di guerra, i nostri convogli militari in maggiore vicinanza di Spezia, cioè sopra un terreno militarmente conveniente, dove le offese improvvise dal lato di mare non sono probabili, pria che la piazza sia stata ridotta al silenzio.

E ciò dimostra ancora una volta come la linea Spezia-Parma potrà prestarsi con sufficiente convenienza ai trasporti militari, senza temere grandemente i lamentati inconvenienti del prolungamento litoraneo, anche quando non sia compita ancora la linea Aulla-Lucca, da noi in questo scritto invocata come opportunissima, anzi necessaria.

Intorno alla linea Piombino-Cornia, la quale, in verità, sembrò alquanto più favorita di quello che meritasse, non furono elevate obbiezioni di sorta, nè presentate istanze di nessun genere.

Ciò stante, abbiamo l'onore di proporvi a maggioranza l'approvazione delle suddette due linee nella 4ª categoria.

42. — *Viterbo-Bassano.* — Tre progetti sono stati presentati alla Giunta intorno a questo tracciato. Il primo, con obbiettivo Bassano, ha per così dire il suo centro di gravità in Toscana; il secondo, a Borghetto, sposta questo centro a vantaggio di Roma; ed il terzo finalmente tende a sostituire una linea parallela alla Roma-Orte, la quale passi nel cuore della provincia romana. Questa, seguendo quasi lo stesso andamento della antica via Cassia, giunge a Viterbo, l'oltrepassa, e si riunisce alla via Senese in Attigliano.

È certo che, se si volesse avere per obbiettivo Roma principalmente, e non si dovesse tener conto della lunghezza chilometrica e della spesa, sarebbe quest'ultima la via da preferirsi, come quella che meglio risponde agl'interessi della provincia ed in parte agl'interessi militari. Però non può negarsi che una simile linea, quando venisse adottata, specialmente se a scartamento ordinario, farebbe una seria concorrenza alla linea principale Attigliano-Orte-Roma, la qual cosa è sempre da evitarsi, laddove non siano in gioco vistosissimi e nuovi interessi.

Esclusa questa linea, la quale sarà inscritta fra quelle della 5ª categoria, onde la provincia romana possa aversela anche a scartamento ridotto, qualora la voglia; il problema a risolvere resta di gran lunga semplificato. Diffatti il Consiglio superiore, paragonando i due progetti Viterbo-Bassano e Viterbo-Borghetto, ebbe a riconoscere che tutte le ragioni di convenienza, tanto dal punto di vista tecnico che finanziario, stanno per il primo.

Dall'anzidetto confronto si rileva che la prima linea risulta lunga 27 chilometri e segna una percorrenza fra Viterbo e Roma di 118 chilometri. La seconda invece, con 45 chilometri di nuova ferrovia a costruire, non procura a Viterbo altra economia di percorrenza, a confronto della prima, fuorchè di 3 chilometri, risultando il percorso per quest'ultimo tracciato, fra i due punti estremi, di 115 chilometri.

Non occorre aggiungere che la proporzione nelle spese si mantiene simile a quella della lunghezza dei tronchi a costruire; giacchè, mentre si ritiene che pel progetto Viterbo-Bassano corretto, si richiedano L. 7,200,000 circa, per l'altro si valutano le spese a poco meno di 12 milioni.

In vista di codeste considerazioni, la Giunta v'invita ad accordare la preferenza alla linea Viterbo-Bassano, consentendo che fra le linee della 5ª categoria venga annotata la linea Roma-Viterbo; la quale, secondo le maggiori o minori convenienze della Provincia e dello Stato, potrebbe essere costruita a scartamento ordinario o anche ridotto, quando si temesse una dannosa ed improvvida concorrenza alla linea principale.

43. — *Dalla Stazione di Frascati alla città.* — La Giunta, per riguardi verso la capitale del Regno, i di cui numerosi abitanti sono affatto privi di un suburbio, ammise la convenienza di costruire un tratto di ferrovia, che congiunga la città di Frascati alla linea ferroviaria.

Si augura, per altro, la maggioranza della Giunta che un tale tronco possa riuscire rimuneratore, e vi propone di approvarne la costruzione, in vista delle ragioni esposte e di tutte quelle altre considerazioni d'ordine igienico, che il vostro affetto per la Capitale del Regno non mancherà di suggerirvi.

44. — *Velletri-Terracina.* — Parve alla vostra Giunta che considerazioni, di natura simile alle precedenti, potessero consigliarle il passaggio della Velletri-Terracina in 4ª categoria.

Si tratta, per altro, di accrescere i punti di contatto della Capitale e dei castelli che le fanno corona col mare, a facilitazione dei commerci: considerazione questa, che unita all'altra della possibilità che la linea Velletri-Terracina faccia un giorno parte della litoranea Roma-Napoli, dissipò ogni esitanza in contrario, consigliandoci di raccomandarla al vostro voto.

45. — *Cajanello-Isernia.* — Parlando della linea Campobasso-Benevento, accennammo come fossero stati in gran parte soddisfatti anche i voti di coloro i quali s'interessano alla costruzione del tronco ferroviario Cajanello-Isernia.

La vostra Giunta ha considerato che il bisogno di questo tronco si faceva istantemente sentire per avvicinare alla Capitale la provincia di Molise, e specialmente i ricchi e popolosi circondarii di Isernia e della parte estrema della provincia aquilana, i quali, per la configurazione topografica dei luoghi, resterebbero staccati da qualunque linea ferroviaria, anche dopo la costruzione di quelle considerate con questo progetto di legge.

A questo fine, noi vi proponiamo d'includere nella legge a farsi il tronco Cajanello-Isernia, il quale potrà, in un avvenire più o meno prossimo, e quando le risorse finanziarie della nazione lo permetteranno, protrarsi fino a Lucera, riunendo, in modo più diretto che non sia per Foggia, l'Adriatico alla Capitale del Regno.

46. — *San Severino-Salerno.* — Considerazioni di equivalenza non mancavano per ammettere il passaggio di questa linea in 3ª categoria.

Malgrado ciò, la maggioranza della Giunta non volle aderire alla proposta della minoranza, la quale invocava per la San Severino-Salerno un trattamento di favore, in vista dei precedenti legislativi e dei servizii che questo tronco ferroviario può rendere, dal punto di vista militare specialmente, fino a quando non sarà completata la dorsale.

Stante questo diniego, vi proponiamo, in nome della maggioranza, di approvare la Salerno-San Severino nella categoria in cui venne dal Governo proposta.

47. — *Foggia-Lucera.* — 48. — *Foggia-Manfredonia.* — Per questi tracciati non furono sollevate obbiezioni di sorta, e la Giunta si contentò di approvarli nella categoria in cui furono posti.

Per altro, queste due linee tendono a riunire un centro ferroviario, qual'è Foggia, con due città importanti, e specialmente con Manfredonia, la quale potrà in un lontano avvenire essere l'approdo il più diretto e più breve fra le provenienze transadriatiche, Napoli, e la Capitale del Regno.

E su questa via, se abbiamo coraggio e attività, c'è per noi e per le nostre industrie tutto da fare, tutto da esplorare.

Vi proponiamo dunque l'approvazione delle due linee in disamina in 4ª categoria.

49. — *Candela-Fiumana d'Atella.* — 50. — *Ponte Santa Venere-Avellino.* — 51. — *Ponte Santa Venere-Gioia.* — Gli argomenti addotti in occasione della discussione di questa tre linee, sono talmente fra loro intrecciati, da consigliarci di farvene il riassunto ad un tempo.

Uno dei vostri commissarii, il quale grandemente e da gran tempo s'interessa al completamento razionale della linea Candela-Atella, propose che questa linea fosse continuata fino ad incontrare la Potentina nei pressi di Baraggiano.

Sussidiava la sua proposta con copia di vigorosi argomenti, i quali dimostrano come un simile prolungamento sia altamente reclamato, non solo dagli interessi del ricco e patriottico circondario Melfese, ma dalle convenienze generali della nazione.

Per mancanza di adeguati progetti, la Giunta non è stata in grado di adottare una risoluzione definitiva intorno alla proposta in esame; ma però, vista l'utilità, non solo, ma la urgenza della cosa, ammise che di questo prolungamento si dovesse tener conto dal Ministero fra le linee che non ammettono remora, includendolo nell'articolo di cui sopra abbiamo discorso.

Non era possibile che, in tale discussione, non si affacciasse l'utilità e la convenienza dei due tronchi Ponte Santa Venere-Avellino e Ponte Santa Venere-Altamura-Gioia, i quali servono a completare la dorsale, lungo il ramo appenninico che volge ad oriente e va a formare la penisola pugliese e l'estremo capo di Leuca; così come la linea Eboli-Reggio dovrebbe completare la dorsale del ramo appenninico il quale al sud-ovest forma la penisola calabrese che ha fine all'estremo Spartivento.

Se un giusto riguardo finanziario ed un coscienzioso paragone non permise di ritenere i due tronchi in esame altrettanto indispensabili quanto la dorsale principale, ed il suo prolungamento a traverso le Calabrie, che riunisce militarmente la Sicilia al continente, non ci consentì per altro di relegarli in 5ª categoria, nella considerazione che questi tronchi rispondono anche ad un bisogno militare e ad una condizione importante della difesa dello Stato.

Anzi ci parve di far poco adottando il temperamento di includerli in questa categoria, nella quale vi preghiamo di comprenderli anche voi, onorevoli colleghi, col vostro voto.

(Continua).

SULLE TRAVERSINE PER LE STRADE FERRATE
E SULLA UTILIZZAZIONE DELLA RUBINIA
PER LA LORO PREPARAZIONE

L'armamento delle Strade ferrate è, come ognuno sa, composto di tante traversine di legno, sulle quali poggiano e sono fissati i regoli di ferro o di acciaio, che costituiscono la via ferrata propriamente detta.

Il legno adoperato per le dette traversine è generalmente la quercia-rovere (*Quercus robur* di Linneo — *Steineiche* dei Tedeschi).

In qualche località si usa il larice rosso, e per qualche tempo vennero pure impiegate traversine di faggio, abete, pioppo ed altre qualità di legno dolce, che si credette poter utilizzare, iniettandole con agenti chimici per prolungarne la durata sotto l'azione decomponente dell'umidità della terra.

Ma le traversine, oltre alle influenze chimiche, subiscono sforzi meccanici non indifferenti; per cui, quando sono formate con legnami di essenza dolce e di fibra diritta, possono, è vero, resistere all'umidità in virtù dell'iniezione, ma sono però soggette invece a spaccarsi, nè tengono più i chiodi che assicurano i regoli della strada.

Egli è per questo motivo che la quercia-rovere propriamente detta, la quale, oltre al resistere lungamente all'umidità, presenta una fibra contorta e compatta, e difficilmente va soggetta a spaccarsi, ebbe finora il vanto su tutte le altre qualità di legnami ad uso di traversine.

Ma i boschi di quercia-rovere vanno man mano scomparendo, e, quantunque per necessità si ricorra qualche volta alla quercia-farnia (*Quercus pedunculata* di Linneo — *Stieleiche* dei Tedeschi), pure anco questa quercia comincia a diventare rara, e si è costretti ad importarla dall'estero.

Aggiungasi che, stante i prezzi che si hanno in commercio per la quercia preparata in traversine, vien preferito dai proprietarii di boschi di squadrare le migliori piante, onde somministrarle alle costruzioni navali per quelle parti in cui non può essere adoperato il pino-larice di Corsica.

Inoltre la farnia, sia dell'Italia centrale e meridionale, come della Croazia ed Ungheria, massimamente quando cresce in pianura, si lascia spaccare con facilità, e quindi preparata in doghe per botti, dà modo di ricavare dalle piante un utile maggiore che non dalle traversine.

Ora, le Strade ferrate italiane, sia ordinarie che economiche (non compresi i binarii delle Stazioni), hanno uno sviluppo di 8,520 chilometri circa, cioè chil. 8190 di strade ferrate ordinarie, 130 di strade ferrate economiche private, e 200 di *tramways;* e si può affermare che poggino tutte quasi esclusivamente su traversine di quercia.

Ammettendo che siavi una sola traversina per metro corrente, e che la durata media del legname sia di 6 anni, ne viene che annualmente si dovranno ricambiare in Italia 1,420,000 traversine; e siccome il loro volume medio è di m. c. 0.080, ne segue che occorre un volume annuo di m. c. 113.600 circa.

Aggiungendo la quantità di legname rovere che occorre per le riparazioni e costruzioni del materiale mobile delle Strade ferrate e per gli usi della Marina e dell'industria, si vede come annualmente debbasi chiedere dai boschi uno sterminato numero di codeste piante.

Ma, sventuratamente, i boschi non sono una miniera inesauribile di legname; e se ci preoccupiamo già seriamente dell'avvenire delle cave di carbon fossile, le quali un giorno o l'altro verranno ad esaurirsi, a più forte ragione dobbiamo pensare al giorno, pur troppo non molto lontano, in cui i nostri boschi di quercie saranno tutti atterrati, come lo furono quasi interamente quelli di larice e d'abete sulle nostre Alpi.

Le altre nazioni dell'Europa sono preoccupate dallo stesso pensiero, e studiano i mezzi per riparare alla mancanza di piante colle nuove piantagioni fatte per conto dei Governi o di ricchi privati, raggiungendo così il doppio scopo: di formare un capitale in boschi per le generazioni avvenire, e di attenuare per le presenti le tremende e desolanti conseguenze di uno sregolato disboscamento.

Noi Italiani abbiamo fatto ben poco a questo riguardo, mentre abbiamo dimostrato un grande ardore nel distruggere i nostri boschi, vuoi per ricavarne legname, vuoi per fabbricare carbone o potassa.

Le difficoltà del rimboschimento sono grandi, massime dal lato finanziario; ma pure la scuola della sventura, che non manca di colpir tutti gli anni tante nostre provincie colle inondazioni, causate, si può dire, quasi esclusivamente dal disboscamento, dovrebbe insegnarci che dal capitale impiegato nei boschi, se non abbiamo un utile diretto nel legname, ne avremo uno indiretto nelle diminuite calamità dell'agricoltura.

Qui cadrebbe in acconcio accennare ai diversi sistemi che si potrebbero seguire per ottenere, colla massima economia, il ripopolamento dei boschi: alla scelta delle essenze, alla rotazione da introdursi nelle colture forestali, ecc. ecc.; ma ciò ci trarrebbe troppo in lungo, nè entra nel còmpito nostro. Solo facciamo voti perchè il Governo coadiuvi gli sforzi dei privati per raggiungere nel più breve tempo lo scopo (1).

Per quanto concerne le Strade ferrate, si pensò da parecchi anni che sarebbe possibile limitare l'uso del legname nell'armamento delle linee, sostituendo alle traversine in legno quelle in ferro, preparato con acconcia forma, che offrisse una solida base e non rendesse l'appoggio privo di elasticità.

Il problema, dal lato tecnico, si può dire completamente risolto; e lo provano le esperienze fatte su linee intere della Germania, ove venne applicato il sistema di Heusinger Von Waldeg (2).

Ma la convenienza economica non potè ancora essere dimostrata, dipendendo dalla durata in servizio e dal prezzo originario di costo.

Ad ogni modo, non parrebbe che per l'Italia, la quale deve importare il materiale lavorato dall'estero, vi potesse essere il tornaconto. Noi dobbiamo invece esaminare se, colle risorse del nostro paese, ci sia agevole sopperire ai bisogni delle nostre vie ferrate.

Tra le piante che crescono in Italia, una ve ne ha, che non venne ancora adoperata in larga scala per traversine, e che pure possiede qualità pregevolissime.

Essa è la Rubinia o *Robinia (Robinia pseudoacacia* di Linneo — *Gemeiner Akorn* dei Tedeschi); la quale è pianta esotica, originaria della Transilvania, ed importata in Europa nell'anno 1623 dal francese Robin, che le diede il nome. (1). In nessun paese d'Europa codesta pianta trovò forse terreno così acconcio al proprio sviluppo come nel nostro, ove al presente se ne hanno boschi interi, con piante di dimensioni considerevoli.

La rubinia cresce vigorosamente nei primi anni; indi l'aumento, sia in diametro che in altezza, si fa lento, e ciò a totale benefizio della durezza del legname, poichè la fibra si fa densa, ed il legno diventa solido, compatto, elastico, pesante e di lunga durata. Adoperato nei porti, ove frequenti sono le alternative di umido e di asciutto, regge egregiamente. Come elasticità e resistenza alla flessione, è nelle stesse condizioni del larice e del cipresso, a cui anzi, in certo modo, si assomiglia pel colore tendente al rossiccio che ha l' alburno.

Il legname della rubinia impiegasi per usi navali e per la costruzione di mobili, e per la sua compattezza, fornisce ottimo carbone.

Tagliata la pianta vicino al ceppo, sorgono nuovi virgulti; e siccome le radici sono molto serpeggianti e si abbarbicano al terreno, ne segue che essa benissimo si adatta, quando sia acconciamente potata, a consolidare le grandi scarpe nelle trincee fatte attraverso terreni franabili.

Il peso specifico del legname è di 740, e la sua resistenza ad essere spaccato venne riconosciuta nello stesso grado che l'acero, la rovere e l'olmo. La resistenza poi alla rottura, comparata con quella della rovere, è di 1305 per la rubinia e di 1018 per la rovere.

Con simili qualità non si presenta in Italia, dopo la quercia, nessun legname che meglio sia adatto per uso di traversine da strade ferrate. La rubinia, come abbiam detto, abbonda moltissimo, si può ottenere a buon mercato; ed è facile il propagarla in pochi anni, e coltivarla come pianta d'alto fusto, o come pianta cedua. La vita della pianta è lunghissima, ed esiste tuttora in Parigi il primo individuo piantatovi nel 1623 dal Robin, e che è il ceppo dal quale provengono le innumerevoli piante, che ora crescono in Italia e nel resto d'Europa.

L'applicazione del legname di rubinia per traversine venne già iniziata nei *tramways*, e con esito soddisfacente.

Non sarebbe quindi fuor di proposito che le Ferrovie italiane tentassero un esperimento su larga scala, tendente a riconoscere la convenienza tecnica ed economica dell'applicazione di tale qualità di legname. Si potrebbe p. es., nelle linee che si fanno nuove, od in quelle ove si sostituisce al binario su cuscinetti quello del sistema Vignole, mettere le traversine intermedie alternate, una di quercia ed una di rubinia, onde riconoscere la rispettiva durata.

A noi basta aver accennato all'idea, e lasciamo che le Amministrazioni interessate facciano studiare a fondo la questione, per renderla attuabile, sia nell'interesse proprio, sia per esonerarci il più che è possibile dal ricorrere all'estero anche per cose che possiamo ottenere nel nostro paese.

F.

(1) Nel nostro numero del 13 novembre scorso abbiamo riferito una recente circolare del ricostituito Ministero di agricoltura, industria e commercio sui *rimboscamenti*: circolare alla quale applaudimmo, facendo voti perchè ottenesse piena ed energica esecuzione. Speriamo che il ministro Majorana saprà mostrarsi egualmente penetrato della importanza ed urgenza dei provvedimenti accennati nella detta circolare, e vorrà darvi opera sollecita ed efficace. (La Red.)

(2) Vedi *Organ fur die Fortschritt des Eisenbahnwesens*, 1878.

(1) Vedi Zucchini. *Sulla coltura e usi dell'Acacia o Robinia.* Siemoni. *Manuale teorico-pratico d'arte forestale.* Nördlinger. *Die Tehnischen Eigenschaften der Hölzer.*

Nostre Corrispondenze

Roma, 28 gennaio.

Quando seppi che il progetto di legge per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno era stato posto all'ordine del giorno per la prima tornata della Camera dopo le vacanze natalizie, e lessi per giunta nei giornali officiosi essere fermo proponimento dell'on. presidente del Consiglio che s'intraprendesse siffatta discussione senza il menomo indugio, mi spuntò irresistibilmente un sorriso a flor di labbra. Era un sorriso amaro, era la muta estrinsecazione d'un profondo rammarico per la biasimevolissima arte di governo, che ha posto sì antiche e solide radici in Italia, del prometter largo e dell'attender corto, colla circonstanza aggravante della premeditazione. Infatti, nel caso speciale, *cui bono*, se non fosse stato, come sempre, per gettare della polvere negli occhi ed illudere il paese, mettere in mostra nell'ordine del giorno l'anzidetto disegno di legge, quando erano già intanto evidenti l'obbligo e la necessità di discutere *in primis et ante omnia* i bilanci dello Stato, il trattato di commercio coll'Austria-Ungheria e la Convenzione provvisoria colla Francia, che non ammettevano assolutamente dilazione di sorta? Poi, è egli supponibile, e sarebbe scusabile, non sia saltato agli occhi del Ministero l'immanchevole e non breve perditempo a cui si sarebbe andati incontro per il semplice fatto dell'assunzione al segretariato generale dell'on. Morana?

Non è mio intendimento di esprimere oggi il mio franco giudizio, o più umilmente la mia personale impressione, sul valore della relazione presentata alla Camera da quest'ultimo; ma è incontestabile che egli diede prova d'aver dedicato un'opera coscienziosa ed indefessa all'esame del progetto, dal punto di vista sociale, economico, finanziario ed amministrativo. Ora, a chi lo dovrà surrogare nel faticoso còmpito di relatore alla Camera, non volete lasciare un congruo periodo di tempo per assimilarsi tutto quel po' po' di materia, per esporre forse idee nuove, che dovranno prima venire ventilate e concordate in seno alla Giunta, per vagliare tutta l'immensa congerie di obbiezioni ed opposizioni sollevatisi da molte parti contro le deliberazioni della Giunta stessa? Tant'è che finora non si è manco trovato chi voglia prestare gli omeri per caricarsi del gravissimo peso. Si parla dell'on. Grimaldi, e sarebbe di certo un relatore assai indicato per i suoi recentissimi precedenti; ma, ch'io sappia, non ha detto ancora di sì, nè si mostra disposto a dirlo. Vedete dunque che cosa significa a casa nostra il porre un progetto di legge all'ordine del giorno della Camera. —

Nella precedente mia lettera vi annunciai con una riga l'approvazione data dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ad un disegno di massima per una ferrovia Roma-Viterbo, ed oggi vi fornirò alcuni particolari in proposito.

Lo sviluppo è di chilometri 82, della spesa approssimativa di L. 11,500,000, ossia di L. 140,000 al chilometro.

Avrebbe la propria Stazione in Roma nei Prati di Castello, congiungendosi colla Stazione principale mediante una ferrovia di circonvallazione, della lunghezza di circa 8 chilom. e del presunto costo di L. 1,500,000. Poi da Viterbo si riunirebbe alla via Senese in Attigliano, con un tronco di 22 chilom., valutati del costo di L 182,000 ognuno, locchè importerebbe la spesa di L. 4,000,000.

L'andamento del tracciato da Viterbo, per Vetralla, Capranica, Bracciano, corrisponde alla linea già studiata dall'ispettore comm. Betocchi, molti anni sono, per ordine e conto del Governo pontificio; e da Bracciano a Roma corrisponde altresì alla variante proposta dall'ispettore medesimo, in luogo del tratto Bracciano-Palo.

Non pare dubbio che, ove si volesse avere per obbiettivo principalmente Roma, e si potesse passar sopra alla maggior lunghezza chilometrica ed alla spesa, secondo il Consiglio superiore anche assai maggiore di quella calcolata nel progetto, sarebbe quest'ultima via da preferirsi alle altre due ideate intorno al tracciato medesimo, Viterbo-Bassano e Viterbo-Borghetto, siccome meglio rispondente agli interessi della provincia ed in parte agli interessi militari. Rimarrebbe però sempre la grave obbiezione, che una simile linea farebbe seria concorrenza alla principale Attigliano-Orte-Roma. (*) —

Il comm. Betocchi partirà domani alla volta di Belluno e Udine, provincie comprese nel proprio Circolo d'ispezione, per procedere ad accurati studii intorno a quelle strade provinciali di serie, che gli on. deputati Manfrin e Alvisi, a nome dei loro rappresentati, vorrebbero o soppresse, o dichiarate nazionali, come esposero testè al Ministro dei lavori pubblici durante la discussione del bilancio. —

Eccovi ora il solito riassunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 19 al 26 corr. mese.

Dalla Sezione prima vennero approvati: il progetto di massima per una variante alla strada nazionale di Matera nell'interno dell'abitato di Barile, in provincia di Potenza; il progetto del 5° tronco della strada provinciale dal Vomano sotto Torricella a Penne, per Bisenti e Bacucco, in provincia di Teramo; quelli per l'ampliamento della Stazione di Canali sulla linea Taranto-Reggio, e del fabbricato passeggieri nella Stazione di Dossobuono sulla ferrovia Verona-Legnago; e finalmente i progetti per la ricostruzione del ponte Stilaro, a travata metallica, in provincia di Reggio-Calabria, e pel prolungamento e rafforzamento del ponte metallico sul torrente Esaro, lungo la linea ferroviaria Buffalora-Cosenza.

La Sezione seconda approvò i progetti per l'alzamento ed imbancamento di due tratti dell'argine destro del Reno in provincia di Bologna, e per sistemazione dell'argine destro del Po al froldo Maroncina in provincia di Ferrara.

Nell'adunanza poi del Consiglio generale vennero approvati il regolamento per le chiudende di fianco alle strade urbane e suburbane di Roma, ed il progetto per urgenti lavori di riparazione ai guasti avvenuti nell'anno 1878 ai manufatti del canale Muzza in provincia di Milano.

B.

(*) Vedi, a questo proposito, più sopra l'articolo sulle *Nuove costruzioni ferroviarie* (pag. 77). (La Red.)

Informazioni Particolari

dei *MONITORE*

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia continua ad occuparsi del servizio dei viaggiatori nei treni speciali della Valigia delle Indie.

Una recente Convenzione, già da noi accennata, stabiliva l'introduzione in Italia e la prosecuzione da Modane a Torino dei vagoni a letto della Società internazionale dei vagoni a letti (Sleeping-Cars), ed ora lo stesso Consiglio è disposto ad autorizzare la Direzione dell'esercizio perchè sia attivato il servizio su tutta la tratta Modane-Bologna.

Si può quindi ritenere per certo che d'ora in poi i viaggiatori diretti alle Indie potranno partire da Londra, Calais e Parigi cogli stessi treni della Valigia, mentre per lo innanzi erano costretti a partire 12 ore prima. Altro incomodo non rimane che dover cambiare di carrozze a Bologna, poichè le Strade Ferrate Meridionali non hanno ancora potuto ammettere la prosecuzione dei suddetti Sleeping-Cars sino

a Brindisi, stante un precedente impegno colla Società Pullman.

È giunta avant'ieri a Torino (rimorchiata da un treno merci) una locomotiva americana di nuovo modello, atta alla combustione dell'antracite, e di un peso minore delle locomotive europee.

Il signor Quintard, rappresentante della Fabbrica, e l'ingegnere Federico Guscetti si sono rivolti al Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per ottenere di poter far viaggiare sino a Pisa quella locomotiva, non più rimorchiata, ma posta in opera facendole trascinare un treno-merci ordinario.

Il Consiglio ha dichiarato di concedere il permesso che la detta macchina possa viaggiare sciolta da Torino a Pisa, però scortata da un macchinista delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Aggiungiamo poi che quella macchina, giunta a Pisa, sarà posta a disposizione della Società delle Romane, per la quale appunto venne spedita; ed il macchinista americano, che la dirige, è il capo-meccanico che l'ha interamente costrutta sui disegni dell'inventore.

Fu approvata la Convenzione pel raccordamento della linea Milano-Ticino con quella Milano-Saronno-Erba.

La Stazione di Kufstein è stata ammessa al servizio italo-germanico.

Per la fornitura dell'olio d'oliva alle Ferrovie dell'Alta Italia (come dall'Avviso pubblicato nel nostro ed in parecchi altri giornali) è stato opportunemente stabilito che presso le stesse Stazioni incaricate di ricevere le offerte, verrà pure eseguito, per parte di agenti speciali dell'Amministrazione, il collaudo dell'olio fornito. Con ciò resta assai facilitato ai produttori il poter adire alla detta fornitura, e specialmente a quelli della Puglia, troppo lontani dalla sede dell'Amministrazione in Milano; e quindi favorito vieppiù lo smercio di quell'importantissimo prodotto.

Lunedì scorso, in una sala del padiglione sud-est della Stazione di Torino, da un'apposita Commissione di funzionarii delle ferrovie dell'Alta Italia, presieduta da un Consigliere d'amministrazione, ebbe luogo la quinta estrazione di 22 azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra, e la tredicesima estrazione di 77 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria, il cui rimborso alla pari si effettuerà, a datare dal 1° luglio p. v., presso la Stazione P. N. di Torino.

Nel prossimo numero pubblicheremo l'elenco dei numeri estratti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Nella seduta del 23 corr. la Camera dei deputati elesse a membro della Commissione d'inchiesta l'on. Baccarini, in sostituzione dell'on. Ferracciù, ora ministro della marina. La mattina del 25, la detta Commissione tenne seduta.

Dovendosi provvedere all'ufficio di vice-presidente, già occupato dall'on. Ferracciù, vennero in ballottaggio gli on. La Porta e Bertolè-Viale, riuscendo eletto quest'ultimo.

La *Riforma* dice che nei circoli parlamentari si commentava il voto dato dagli on. Baccarini e Nervo al generale Bertolè-Viale, il quale è conosciuto per le sue opinioni favorevoli all'esercizio governativo.

Lo stesso giornale assicura parimenti che la Commissione abbia chiesto una lunga proroga al compimento del suo mandato, e che non intenda, pria del mese di settembre, intraprendere gli interrogatorii pubblici.

Commissione per le nuove costruzioni ferroviarie. — Nella seduta del 25 della Camera dei deputati furono proclamati Commissarii per le costruzioni ferroviarie gli on. Grimaldi e Solidati.

Tramway Roma-Tivoli. — Leggiamo nella *Riforma*, del 26:

Progrediscono alacremente i lavori della ferrovia a cavalli fra Roma e Tivoli, e si spera che questa utilissima strada possa essere inaugurata pel 1° di aprile. Attualmente sono impiegati ai lavori necessarii per posare i binarii oltre 150 operaj, e si dice che per far presto, questo numero verrà anche aumentato.

Tramways di Napoli. — Scrivono da Napoli, 25, alla *Gazzetta d'Italia*:

Si è notata in questi giorni una lodevole attività per parte della Società dei *tramways*, la quale ha aperto nuove ed importanti linee alla circolazione, e cioè: quella che conduce al Camposanto ed al Macello, quella di Santa Anastasia presso il monte Vesuvio, mediante una linea di *omnibus*; l'altra poi Bagnuoli e Pozzuoli, anche con decentissimi *omnibus;* e finalmente la linea di *tramway* per Portici, Resina e Torre del Greco, inauguratasi stamane stesso. Quindi i deliziosi contorni di Napoli, per le nuove vie di comunicazione aperte al pubblico, acquistano moltissimo.

Così è avvenuto per la linea dei *trams*, che da Palazzo Reale o dalla Posta conduce i passeggieri lungo la spiaggia bellissima di Posilipo, le cui case erano deserte, e ora sono tutte abitate e ricercate in preferenza.

Vi ha tuttavia, tra questa Società e il Municipio, una questione un po' imbrogliata, e che non si sa come verrà risolta. Col contratto primitivo, la Società dei *trams* erasi obbligata ad aprire nella collina un nuovo *tunnel*, parallelo alla Grotta di Pozznoli, esistente da tempo immemoriale, e che pone in comunicazione la città col villaggio di Fuorigrotta e conduce a Pozzuoli. Oltre il tufo, che si sarebbe ricavato dal traforo, si calcolava sullo sfabricime per riempire e colmare quel tratto di mare, che verrà coperto di case, per compiere la nuova banchina a Mergellina.

Ora la Società, non potendo spendere il milione che presso a poco costerebbe il traforo, chiede di venirne esonerata mediante altri compensi al Municipio, e di essere autorizzata a supplirvi col servizio di *omnibus*, già in attività, e che passa sotto la vecchia grotta, la quale, d'altra parte, è sempre illuminata a gas, giorno e notte, ed è percorsa continuamente da grande quantità di carriaggi. Non so come si deciderà questa questione, essendovi molte ragioni pro' e contra; è però da augurarsi che la Società sia agevolata il più possibile, pei grandi servigi che essa presta alla città e alla provincia.

Tramways di Genova. — Il *Corr. Mercant.*, del 25, dice:

Corre voce che siano iniziate pratiche fra le parti interessate per addivenire di comune accordo alla rimozione

di quegli ostacoli che da parte del Municipio di Rivarolo, si opponevano al passaggio del tramway per quel paese.

Verrebbe in tal modo reso possibile all'utilissimo e comodissimo tramway di percorrere intera, nella prossima estate, la magnifica e assai popolosa valle della Polcevera.

Ferrovie Sarde. — Scrivono alla *Nazione* che le straordinarie pioggie di questi giorni produssero alcuni guasti sulle ferrovie Sarde, sezione Nord; fortunatamente nessuna disgrazia ebbesi a deplorare, ma semplicemente lo sviamento d'un treno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Togliamo dal *Journal de Genève*:

Malgrado la decisione della Municipalità di Milano, che vorrebbe l'allacciamento della linea del Gottardo a Gallarate, e che potrà fòrse privare la linea del Monteceneri del sussidio di un milione votato da questa Autorità, è probabile che nulla sarà cambiato al programma primitivo, attesochè gli interessi di Genova, e soprattutto della provincia di Como, sono gli stessi di quelli della Svizzera.

D'altra parte, si è costituito un Consorzio italiano, non solo per fornire le risorse necessarie, ma per domandare l'immediata esecuzione della linea del Monteceneri.

Delle trattative sono attualmente pendenti fra l'Italia e la Svizzera in proposito. Il Consorzio, non avendo, a quanto pare, alcuna fiducia nell'attuale Compagnia del Gottardo, non intende consegnarle i nuovi fondi, e domanda di assumersi esso medesimo l'esecuzione della linea Lugano-Giubiasco, condizione che la Compagnia del Gottardo non vuole accettare. In una parola, essa rifiuta di cedere quel tronco.

Finora non venne presa alcuna decisione definitiva, ma si può domandarsi fino a qual punto la Compagnia sia autorizzata ad opporsi all'esecuzione di quel tronco per parte di terzi, dacchè è incapace attualmente di eseguirlo essa medesima. Si domanda ugualmente se il Consiglio federale non potrà obbligarla a cedere, tanto più che gli interessi del Ticino devono passare avanti a quelli di una Compagnia. Del resto, la decisione del Consiglio federale non tarderà senza dubbio ad intervenire.

— Lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo, alla fine di dicembre 1878, era il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
		novembre	dicembre	novembre	dicembre
Galleria di direzione	m.	217	250.3	11949.2	12199.5
Allargam. della stessa	»	205.9	176	10596.4	10772.4
Calotta	»	173.3	138.6	8431.6	8570.2
Strozzo	»	169.9	137.2	7119.3	7256.5
Vôlta	»	146.9	141.6	9120.3	9261.9
Piedritti	»	220.6	170	6693.7	6863.7
Tunnel completo con canale e nicchie . .	»	197.9	300.6	5363.7	5663.6

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono eseguiti:

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	204.5
Allargamento della stessa	»	—	127.6
Calotta	»	—	2175.8
Strozzo	»	—	2271.5
Vôlta	»	—	722.1
Piedritti	»	—	2600.7
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	3512.4

In base ai prezzi di perizia pel 7° anno di costruzione, venne speso:

1878	In complesso	Secondo il preventivo	p. 0/0
Dal 1° ottobre al 30 novembre	1,629,080	421,648	20.5
In dicembre	683,370	341,994	33·3
Dal 1° ottobre al 31 dicembre	2,312,450	763,642	24.8

— Nei lavori al gran tunnel del Gottardo, durante le passate due settimane, dalla parte sud si è incontrato pessimo terreno, per cui si dovette sospendere la perforazione per qualche giorno; poi si lavorò a mano, e fu necessaria l'armatura.

Il progresso del tunnel nell'ultima settimana fu di metri 33.60 dalla parte di Göschenen e di m. 4.60 dalla parte di Airolo: in complesso m. 28 20, cioè m 4 00 in media giornaliera. Rimanevano da forarsi per la galleria di direzione m. 2543.60.

— I lavori di sottostruttura della linea Brunnen-Fiora, preventivati in fr. 6,600,000, vennero ceduti in appalto col ribasso di un milione ed a condizione di accettare il pagamento di fr. 900,000 in Obbligazioni di secondo rango, alla Società assuntrice Réveillac, Bardal e Comp. Le linee Immensee-Brunnen e Fiora-Göschenen, per le quali si hanno offerte da un certo numero di impresarii svizzeri e tedeschi, saranno parimenti appaltate in breve.

— Il Tribunale arbitramentale per giudicare nella controversia sorta fra il sig. Helwag, ingegnere in capo della Società del Gottardo, e la Società stessa, venne composto come segue: Presidente del Tribunale supremo Leuemberger di Berna, prof. dott. Wyss di Basilea, e giudice del Tribunale supremo Meyer di Zurigo.

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta Ticinese*, del 21, dice che, essendo trascorso il termine assegnato, senza che siasene chiesta la prolungazione, le concessioni per la ferrovia dello Splugen, per le ferrovie del Giura vodese e per le ferrovie Stäfa-Wetzikon e Stanz-Rottschah sono dichiarate estinte.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio della sezione della ferrovia da Machecoul a La Roche-sur-Yon, compresa tra Machecoul e Challans. Questa sezione ha la lunghezza di chil. 19.0.38.

Ferrovie ungheresi — La *Pester Correspondent* dichiara che la voce sparsa, mediante un foglio autografato, che il trattato d'acquisto circa alla Waagthal-Bahn sia concluso, e che la somma per questo sia già stabilita, è una mera invenzione. L'unico fatto reale si è, che il Governo ungherese, rispetto ad alcune condizioni, manterrà la sua parola di fronte alla Società fino alla fine di febbraio.

Ferrovie tedesche. — Leggiamo nei fogli di Berlino che la Commissione del bilancio della Camera dei deputati stabilì il 24 corr., con 15 voti contro 5, d'invitare il Governo a rinunziare alla compera di linee ferroviarie, visto lo stato attuale delle finanze.

Nella seduta del 25, la stessa Commissione approvò, con 17 voti contro 2, una mozione di Richter, che vuole sia fatta una estesa inchiesta per vedere quanto giovi la costruzione di linee locali ferroviarie di congiunzione a far rendere le ferrovie che già vi sono, e specialmente quelle dello Stato, ed allo spaccio dei prodotti agricoli ed altri prodotti greggi. Deliberò pure di presentare alla Dieta nella prossima sessione un resoconto sulla opportunità delle sovvenzioni dello Stato per la costruzione delle ferrovie locali.

— Secondo una notizia della *Hamburger Boersenhalle*, il progetto di legge sulle ferrovie dell'Impero non sarebbe stato fin qui comunicato altro che ad uno dei Governi della Germania del Sud, al Würtemberg, che mostrasi sempre favorevole verso i progetti del Cancelliere Pare però che questa volta il Würtemberg non abbia intenzione di approvare il progetto di legge sulle ferrovie.

Ferrovie turche. — Il nostro Governo, scrive il *Messaggiero* di Roma, ha mandato istruzioni al conte Corti a Costantinopoli perchè tuteli gli interessi del commercio italiano, gravemente minacciati nella quistione dell'allacciamento delle ferrovie turche colle linee bosniache progettate dall'Austria. Questo allacciamento e l'occupazione mista di Novi Bazar e Mitrovitza farebbero l'Austria padrona della via di Salonicco e del commercio dell'Egeo.

Il Governo italiano ha incaricato il conte Corti di ram-

mentare alla Porta, e insistere perchè adempia gl'impegni formali ch'essa ha contratto verso l'Italia al tempo della missione Barbolami. Essa aveva promesso allora di estendere la sua rete ferroviaria sino all'Adriatico, mercè una linea che, attraversa il territorio di Giannina, venisse a far capo-saldo a Valona sull'Adriatico, di fronte ad Otranto. In tal guisa, nel caso si spostasse il commercio di transito da Brindisi a Salonnico, l'Italia non ne verrebbe tagliata intieramente fuori; una linea di vapori tra Valona e Brindisi metterebbe l'Italia in comunicazione con la gran linea commerciale, che fa capo-saldo a Salonicco nell'Egeo.

Crediamo sapere che il nostro Governo, mentre non creerà imbarazzi all'Austria nella quistiouo dell'occupazione mista di Novi-Bazar e Mitrovitza, terrà fermo a che la quistione ferroviaria non venga risoluta ad esclusivo vantaggio dell'Austria, contrariamente agl'impegni della Porta verso l'Italia.

Questione di responsabilità tra le Ferrovie inglesi e francesi. — Un importante e curioso giudizio è stato pronunziato recentemente in Inghilterra dal Lord Giudice al Banco della Regina, assistito da un Giurì speciale.

Il querelante sig. Burke reclamava dalla Compagnia del South-Eastern Railway il pagamento di danni e interessi, in seguito ad un accidente occorsogli in aprile 1877 sulla linea del Nord francese.

Egli aveva preso un biglietto di viaggio d'andata e ritorno di seconda classe da Londra a Parigi. Sopra il biglietto consegnatogli era stampato un avviso, con cui si liberava anticipatamente ogni Compagnia ferroviaria da qualsiasi respansabilità per ritardi, o conseguenze di ritardi, ecc. ecc.

Il ritardo ci fu infatti; ma il Lord Giudice ha rilevato il fatto, che questo avviso si trovava al fondo della pagina ed in carattere piccolo, mentre in testa della pagina stessa leggevasi in grossi caratteri la parola *Baggages;* che perciò una confusione era possibile, mentre a prima giunta si poteva credere che quella pagina non contenesse se non *indicazioni relative* ai bagagli affidati alla Compagnia.

Da parte sua, la Compagnia querelata negava la propria responsabilità, e sussidiariamente affermava che, se v'era stata negligenza, questa dovevasi imputare alla Compagnia francese, anzichè a lei.

La difesa fece ammettere, infatti, dal Lord Giudice che *l'accidente* ebbe luego per negligenza degli impiegati della Compagnia francese.

Ma infine, sulla questione se il reclamante era sufficientemente avvertito dall'avviso sovraccennato in modo da svincolare la Compagnia del South Eastern dall'impegno virtuale di trasportarlo con piena sicurezza sino a Parigi, la Compagnia francese, negando ciò, ha preteso di declinare, a sua volta, la propria responsabilità, dal momento che il fatto non dipendeva che dalla negligenza della Compagnia inglese.

Comunque sia, il Giurì avendo trovato che il reclamante non era stato sufficientemente avvisato dall'annunzio stampato sul biglietto, il Lord Giudice ha pronunziato una sentenza, che gli accorda 250 lire sterline per danni-interessi.

La decisione è nuova e troppo importante, perchè la Compagnia del South Eastern non abbia ad appellarsi.

Disastro nel Belgio. — Sulla ferrovia da Bruxelles a Tournai, a poca distanza dalla Stazione di Bassily, il giorno 19 corr. è accaduto un gravissimo disastro. La locomotiva, uscita dalle rotaie, si è ribaltata, affondandosi da una parte nel suolo; le prime due vetture, che la seguivano, furono gettate dall'urto a destra ed a sinistra, senza però che i viaggiatori, che vi si trovavano, avessero a soffrir gravi contusioni. Furono più sfortunati quelli degli altri scompartimenti. Le vetture percossero con una terribile violenza contro la macchina ribaltata, così che due di esse entrarono l'una nell'altra. L'ultima vettura del treno, nella quale si trovavano un ispettore dell'Amministrazione, signor Barre, e due suoi figli, non ebbe a patire alcun danno.

Le vittime del disastro sono molte: tre morti, il macchinista Verplange, ed i signori Faurreau e Pisard. Questo ultimo è un giovane di 23 anni di Wavre, che recavasi ad Ath, dove l'aspettava la sua fidanzata per fare le pubblicazioni del matrimonio: quelle carte servirono a farne riconoscere la identità. Dei feriti, ve ne sono alcuni che i medici disperano di salvare Una signora inglese è ferita ad un occhio, il barone Du Sart ha rotta una gamba, il barone d'Ogimont le ha tutte due fracassate. L'acqua calda e le scorie incandescenti hanno bruciato il fuochista, il cui corpo non è che una piaga.

Il governatore dell'Hainaut si recò subito sul luogo del disastro, per provvedere ai feriti e per dirigere un'inchiesta sulla causa di tanta sventura.

Convoglio saccheggiato nel Messico. — Scrivono da Puebla, 15 dicembre, al *Temps*:

Il treno ordinario dei passeggieri partito da Puebla la notte dal 14 al 15 dicembre trasportava, a destinazione di Vera-Cruz, una somma di oltre 28,000 lire sterline, costituenti le rimesse per l'Europa di parecchi negozianti di questa città. Il treno doveva congiungersi ad Apizaco al convoglio diretto, che va da Messico a Vera-Cruz.

Alcuni individui, che conoscevano l'importanza dei valori affidati al treno di Puebla, presero, circa in 13, dei biglietti pel vagone di terza classe, che trovavasi immediatamente dietro il forgone contenente il danaro e i bagagli.

Non era trascorsa mezz'ora dalla partenza del treno dalla Stazione, che i banditi poterono togliere la caviglia che univa il loro agli altri vagoni, dove stavano i passeggieri e la scorta.

Una volta che il convoglio fu diviso in due, gli audaci grassatori, che si trovavano nella carrozza di terza classe, costrinsero, sotto minaccia di morte, il macchinista a continuare il suo viaggio a tutto vapore.

Dopo una percorrenza di circa 8 chilometri, in una località chiamata Barranca-Honda, un attruppamento di 25 uomini a cavallo ed armati sino ai denti, fece segno al convoglio di fermarsi. Appena i malandrini, ch'erano saliti sulla macchina, scorsero la lanterna rossa dei loro camerati, intimarono al macchinista di arrestare il treno.

Fermato il convoglio, i banditi spezzarono le portiere del forgone contenente le casse del numerario, e si affrettarono a caricarle sopra dei muli, che in numero sufficiente erano all'uopo stati condotti sul luogo.

Due impiegati della Compagnia rimasero vittima del loro dovere nella resistenza coraggiosa, che opposero al saccheggio del convoglio.

Il signor Morales, sorvegliante dei bagagli, restò morto sul colpo, trapassato da una palla che gli perforò gl'intestini; e il signor Young, ispettore della linea, venne gravemente ferito.

Quest'audacissima aggressione produsse una profonda e penosa impressione negli abitanti di Puebla.

Notizie Diverse

Amministrazione dei lavori pubblici. — Gli Uffici della Camera, nella seduta del 25, approvarono in massima, con raccomandazioni, il progetto di legge per l'ordinamento dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Real Corpo del Genio civile, presentato dall'exministro Baccarini, nominando a commissarii gli onorevoli Berti Domenico, Melodia, Ronchetti Tito, Cocco-Ortu, Ceresa, La Porta, Rega, Grimaldi e Baccarini.

La Commissione si è poi costituita, nominando l'on. Baccarini a presidente, e l'on. Cocco-Ortu a relatore.

Ispettori generali agrarii. — Dicesi che il Ministero di agricoltura e commercio abbia deliberato di instituire tre Ispettori generali della agricoltura, i quali visiterebbero tutti gli anni le diverse regioni della penisola.

La Francia ne ha nove di cotesti ispettori generali; l'Austria-Ungheria, che non ne aveva alcuno, ne ha istituiti due quest'anno.

Miniere carbonifere. — La *Gazz. d'Italia*, del 25, scrive:

Il Ministro di agricoltura, industria e commercio, prroccupandosi del bisogno urgente di carbone, sia per la navigazione, sia per le ferrovie e per le officine negli Stabilimenti industriali, ha ordinato che negli Ufficii tecnici delle miniere siano fatti studii sui giacimenti carboniferi esistenti in Italia, e specialmente in Sardegna.

I dati raccolti sulla natura di tali giacimenti e sulla qualità del carbone serviranno a determinare quali esperimenti pratici convenga meglio praticare sui combustibili fossili esistenti in Italia.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 29 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 24 corr.) è concessa facoltà agl'individui ed alle Società indicati nell'annesso elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 5 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Bergamo, 1 sottoprefettura di Lecco, 1 prov. di Palermo, 1 Belluno, 1 Vicenza); 5 concessioni d'acqua per irrigazione (1 prov. di Macerata, 3 Mantova, 1 Padova); ed 1 concessione per occupazione di spiaggia lacuale (sottoprefettura di Lecco).

Strade nazionali. — Con R. Decreto dell'8 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 21 corr.), il tratto di strada, che parte dalla Stazione ferroviaria, e per via della Morina, via Spina, *olim* degli Asili, e Piazza San Giorgio, mette alla Porta Parma della città di Sarzana, è dichiarato nazionale, a partire dal 1° gennaio 1880, e come tale unito alla strada nazionale da Spezia a Cremona per tutti gli effetti previsti dalla vigente legge sulle opere pubbliche.

Porto di Genova. — Leggesi nel *Corr. Mercant.*, del 23:

Una misura da lungo tempo richiesta dal Commercio sta per essere effettuata.

Si tratta del collocamento dei binarii sulle calate degli Zingari. Quest'oggi stesso, per ordine della Direzione ferroviaria, dovevano cominciare i lavori.

Il collocamento di tali binarii viene a dar agio ai bastimenti di qualunque portata di poter avvicinarsi alle calate, e così effettuare il pronto sbarco delle merci, che ora si deve fare coll'intermediario delle piatte.

Carbon fossile americano — Telegrafano da Ginevra al *Times* che in Svizzera hanno cominciato a vendere carbone americano. È spedito con navi a vela da Filadelfia a Marsiglia, e di là per ferrovia a Ginevra. Costa 40 scellini la tonnellata, meno assai del prezzo dei carboni francesi e tedeschi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana continuò il favore nelle diverse categorie di Obbligazioni dei valori ferroviarii.

Le Azioni della Società delle Meridionali stazionarie a 340 circa e poco trattate; le relative Obbligazioni invece domandate costantemente a 266 e 267; i Boni a 579 — Le Sarde si tennero anche più di queste nelle grazie del mercato, che le negoziò a 266 e 267, quelle della serie A, ed a 262 e 263 le altre della serie B. Ed a questo riguardo, sappiamo che nella settimana stessa s'incominciarono a negoziare a Milano, Genova, Firenze e Roma, per conto degli assuntori, le nuove Obbligazioni Sarde emesse direttamente dal Governo, in una prima serie di 40,000, consegnabili a partire dal 1° aprile.

Prezzo legale di queste Obbligazioni è lire 500 l'una, godimento 1° aprile p. v.; fruttanti il 3 0[0 sul nominale, cioè lire 12.72, nette di ricchezza mobile e tassa di circolazione; rimborsabili scalarmente in 95 anni alla pari, in valuta legale, a partire dal 1881 per mezzo di estrazioni. A tal prezzo rappresentano un impiego del 5 1[4 0[0 circa come la Rendita, e come questa garantito dallo Stato. Non è quindi a meravigliarsi che il capitale si senta attratto a questo impiego; e ci consta diffatti che, non solo le 40,000 della prima serie, ma altre 40,000, cioè ottanta mila di queste Obbligazioni sono già state vendute a grossi lotti, al prezzo di 242 e 243; e più se ne sarebbero vendute, se il Sindacato non avesse deliberato di sospendere per ora le sue cessioni.

Le Pontebbane s'aggirarono sul 395.50; l'Alta Italia ebbe il prezzo di 262.50.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 146; le Obbligazioni a 235 — Le Vittorio Emanuele a 245 e 244 — Le Azioni Ferrovie Romane vi si trattarono a 70 e 71; le Obbligazioni a 285 e 287.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Bari. — 39ª estrazione avvenuta il 10 gennaio 1879.

Obbligazioni rimborsabili in L. 150 cadauna:

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
283	6	183	56	396	9	691	85	175	23	864	87
146	63	141	58	831	55	881	87	767	28	818	62
802	64	757	93	15	86	818	20	235	97	87	6
62	17	80	1	521	25	579	50	883	2	826	66
476	21.										

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
801	43	50,000	26	79	200	343	64	100	790	90	107
388	9	2,000	246	28	200	896	3	100	431	96	100
237	90	1,000	239	21	200	109	59	100	744	75	100
165	43	600	470	7	100	166	4	100	426	65	100
646	44	600	150	55	100	571	72	100	31	49	100

(*Seguono i premii da L. 50*).

CONVOCAZIONI

Banca Agricola industriale d'Alessandria. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 16 febbraio p. v. in Alessandria (Banca di commercio), per udire la relazione dei sindaci sul resoconto dell'esercizio 1878, per l'approvazione del medesimo e relativo dividendo, e per la nomina di 9 consiglieri e 2 sindaci.

Società enologica Valtellinese. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 16 febbraio p. v. in Sondrio (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci sull'esercizio 1877-78, per l'approvazione del relativo bilancio, per provvedimenti di Cassa, e per la nomina di 8 consiglieri e 3 censori.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Credito Siciliano. — Dal 1° febbraio p. v. si pagheranno agli azionisti L. 50 per azione, come secondo reparto: in Torino, presso la Banca di Torino: in Palermo e Messina, presso le Sedi del Credito Siciliano.

Società di Monteponi. — Dal 1° marzo p. v. è pagabile l'ultima serie delle Obbligazioni (1ª emissione, lettera G) del prestito per la Ferrovia Gonnesa-Portoscuso: presso la sede della Società in Torino (via Cavour, 41).

Avvisi d'Asta

Il 3 febbraio p. v., presso il Municipio di S. Angelo in Capoccia (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria. dall'abitato di S. Angelo alla comunale Palombarese, della lunghezza di metri 3421.22, per il presunto importo di L. 20,808.66. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 150; cauzione definitiva L. 500 in valuta legale o rendita D, P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Setina, dall'Appia presso il Foro Appio alla Marittima sotto Piperno,

in diminuzione dell'annuo canone di L. 3132.01, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 400 in moneta o biglietti di Banca.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione degl'immobili militari di Messina nel triennio 1879-81, in diminuzione dell'importo complessivo di L. 96,064.95, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito L. 11,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sablacense (tronco I) da Roma a Tivoli, per l'annuo canone di L. 51,225.19. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 1950 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 5200, idem o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la provvista di L. 15,000 sbarre in acciaio per canne di fucile fucinate (mod. 1870), in diminuzione dell'importo di L. 42,957.19, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Consegna alla Direzione medesima entro 120 giorni, in tre rate di 5000 sbarre, la 1ª dopo 60 giorni, a le altre due di 30 in 30 giorni successivi. Deposito L. 5700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione della strada nazionale Alfedena, dalla Ruvindola al ponte Zitola, della lunghezza di m. 44,746.73, in diminuzione dell'annuo canone di L. 17,265.60. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1882. Deposito interinale lire 1800 in denaro o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sopraelevazione di una parte del fabbricato del carcere giudiziario di Velletri, per il presunto importo di L. 23,575. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale di L. 600 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva di L. 2300, idem o rendita D. P.

— *L'11 detto* mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Vicenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale detta Tirolese o Canal di Brenta, compreso fra Bassano e il confine tirolese sopra Primolano, della lunghezza di m. 31,285, per l'annuo canone di L. 17,947.06. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 625 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra Corleone e la Sella Contuberna, della lunghezza di m. 36,795, per l'annuo canone di L. 25,980. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1879.

(Continuazione — V. N° 4)

Boselli comm. Leop. c. traff. Firenze lire 7.50; Confalonieri cav. Gius. isp. princ. id. 5; Orlandi cav. Vinc. isp. id. 2; Medici Gius. id. id. 2; Taruffi dott. E. Carlo leg. id. 1; Bolza Ang. ag. ripart. id. 1.50; Léfévre Luigi cont. id. 1; Mazzi Ferd. c. staz. Sesto Fiorentino 0.50; Trallori Att. imp. id. 0.50; Baldinotti Pilade id. id. 0.50; Strazza Achille c. staz. Prato 1.35; Rumi Ferd. s. c. staz. id. 0.90; Cantini Ces. imp. id. 0.80; Cecchini Franc. c. staz. S. Piero 1; Piana Aug. imp. id. 0.50; Savigni Franc. g. eccez. id. 0.50; Ciardi Pietro id. id. 0.50; Amadesi Ces. man. id. 0.50; Montini G. Batt. ispett. Pistoia 1.95; Dardi Silvio imp. id. 0.60; Pezzoli Gio. c. sta. id. 2; Morpurgo Antigono s. c. staz. id. 1; Targa Carlo imp. id. 0.60; Gai Silvio id. id. 0.75; Taddei Pietro s. c. staz. id. 1; Pastorini Lino imp. 0.65, Piccoli Giac. c. staz. Montecatini 1.50; Pezzatini Folco imp. id. 1; Paolini Cost. g. ecc. id. 0.50; Baldi Valente id. id. 0.50; Baldi Pietro man. id. 0.50; Zanuso Cand. c. staz. B. Buggiano 1.50; Disperati Emilio imp. id. 1; Valentini Paolo c. staz. Pescia 1.05; Carina Ed. id. Lucca 2.80; Jacobi G. Batt. s. c. staz. id. 1.20; Veneziani Franc. gest. 1.05; Bicchielli Gius. id. id. 1.05; Donati Gesualdo imp. 0.70; Serra Ed. id. id. 0.80; Fornasari Vinc. id. id. 0.70; Turri Tiberio id. id. 0.70; Puccetti Stef. id. id. 0.80; Dinelli Gervasio g. mag. 0.70; Romani Franc. id. id. 0.80; Lazzeri Gius. c. guard. id. 70; Passerini Em. c. staz. Ripafratta 1; Pozzi Corr. imp. id. 0.60; Scarpellini Ranieri id. Rigoli 0.50; Sambi En. c. staz. S. Giuliano T. 1; Bertani Raff. imp. id. 1; Veneziani assistente id. 0.50; Noghera cav. Gius. ispett. Pisa C. 2.50; Bondoni Gir. c. staz. Pisa P. N. 2; Squassi s. c. staz. id. 1.50; Malerbi Giord. imp. id. 1; Fazzi Dom. g. mag. id. 1; Gabrielleschi Pietro id. id. 1; Scarselli Ranieri c. manov. id. 1; Mantovani Cam. c. squ. id. id. 1; Chiovato Ricc. c. Staz. Viareggio 1; Leoni Ant. gest. id. 0.75; Tempestini Raff. g. ecc. id. 0.50; Gianni Jac. c. sq. id. 0.50; Erboldi Gio. c. staz. Querceta 1; D'Ormea Dom. c. staz. Massa 1.50;

Sacchetti Mass. gest. Massa lire 1; Ricci Franc. imp. id. 0.60; Barella Franc. id. id. 0.80; Atti Raff.le c. staz. Avenza 1.50; Stefanini Tito gest. id. 1; Torre Stef. imp. id. 1; Toccafondi Luigi id. id. 1; Borsò Ang. c. staz. Arcola 1; Collina Luigi id. Corniglia 1; Motecucchi Gius. id. Vernazza 1; Orsi Gio. ass. id. 0.50; Fiorentini Pirro c. staz. Monterosso 1; Cerretti Gustavo id. Bonassola 1; Medici Franc. imp. id. 1; Benvenuti Ciro gest. Framura 2; Guidetti Vinc. c. staz. Sestri Lev. 1; Medri Romeo s. c. staz. id. 0.50; Lollini Ant. imp. id. 0.50; Brunati Ern. id. id. 0.50; Alexandre En. ass. id. 0.50; Cappa Inn. id. id. 1; Bellio Ed. ispett. Chiavari 2.50; Rota Maced. tel. viagg. id. 1.50; Cascini Franc. c. staz. Sori 1; Selicorni Tomm. id. P. Sori 1; Salvi Ang. id. 0.50; Galleani And. c. staz. Rapallo 0.75; Saletta Gius. imp. id. 0.75; Oberti Felice c. staz. Nervi 1.05; Vighi Aug. imp. 0.90; Corletti Gius. id. id. 0.85; Zaffagnini Carlo id. id. 0.60; Bargoni Omobono c. staz. Sturla 1; Valentini Felice s. c. c. p. Genova P. V. 1; Ascani Enrico ass. Vaioni 0.50; Podestà Ger. s. c. staz. Porretta 0.85; Venturi Aisace imp. id. 0.70; Binaghi Gio. c. staz. Vergato 1.50; Fontana Luigi s. c. staz. id. 1; Binazzi Rod. imp. id. 1; Tartaglia Cesare id. id. 1; Curti Mans. s. c. staz. Sasso 1.50; Fascinella Ricc. ispett. Bologna 1; Orlandi Ricc. imp. prov. id. 0.50; Prandi Ces. s. c. c. p. id. 1; Roncagli G. Batt. c. staz. C. Franco 1; Cerrati Luigi id. Modena 5; Bernaroli Luigi gest. id. 1.50; Gaspari Mass. imp. 0.50; Carandini Giorg. id. id. 1; Maestri Ulisse id. id. 0.50; Goldoni Cirillo g. mag. 0.50; Munzani Gius. id. id. 0.50; Silvestri Giac. ass. id. 0.50; Samarughi Ant. id. id. 0.50; Lorenzoni Luigi c. manov. id. 0.50; Marassini Cipr. c. squ. id. 0.50; Riccò Cel. id. id. 0.50; Racconcini Gugl. id. id. 0.50; Sergiusto Gio. c. staz. Rubiera 1; Restelli Mario imp. id. 0.50; Dolazza Davide c. staz. Parma 2; Alinori Lot. s. c. staz. id. 1.50; Dall'Aglio Germ. gest. 1.35; Pasini Candido id. id. 1; Giovetti Ricc. ass. Modena 0.50.

Bergonzi Pietro imp. Parma; lire 1; Casali Luigi id. id. 0.75; Ortalli Demet. id. id. 1; Gambetta Fort. id. id. 1; Zinzani Ett. id. id. 1; Romani En. id. id. 0.85; Gasparini Giulio id. id. 0.90; Dovara Pio id. id. 0.75; Costa En. ass. id. 0.50; Azali Vinc. g. mag. id. 0.80; Corradi Giulio c. sq. id. 0.50; Delio Celeste id. id, 0.50; Bazzi Gius. ispett. Piacenza 2; Silombria Stef. c. staz. 1; Giorgi Raff. s. c. staz. 0.50; Colombo Gir. id. id. 0.50; Fulcini Aug. id. id. 0.50; Sartori Fil. id. 1; Terzaghi En. imp. id. 0.50; Rossi Pasqu. id. id. 0.50; Santini Raff. gest. id. 1; Rasutti Attilio imp. id. 0.50; Mazza Aless. id. id. 0.50; Mastripieni Galeno c. staz. S. Nicola 2; Petroncini Alf. id. Rottafreno 1; Ambrosi Aless. imp. id. 1; Panciroli Gio. c. staz. Sarmato 0.50; Valli Roberto imp. id. 0.50; Ghelfi Gius. c. staz. Arena Po 1; Calzinari Alb. imp. id. 0.75; Cordini Gius. g. ecc. id. 0.50; Brambilla Ang. id. id. 0.50; Bussolini Pietro id. id. 0.50; Visconti Fil. c. staz. Broni 2; Valle Delf. id. Casteggio 1; Debenedetti Gio. imp. id. 0.50; Lombardi Gius. c. staz. Pontecurone 1; Codogni Palamede c. staz. Tortona 1.65; Girotti Raff. s. c. staz. id. 0.90; Bassani Em. id. id. 0.90; Marini Ortensio gest. id. 0.50; Calzolari Ott. id. id. 0.50; Granata Gio. imp. id. 0.50; Gaspari Aless. id. id. 0.50; Guarini Ed. id. id. 0.50, Pellegrini Nic. id. id. 0.50; Dossola Luigi id. id. 0.50; Raggi Ferd. c. staz. Pozzuolo 0.90; Corvi Dom. imp. id. 0.75; Franceschelli Raff. c. staz. Pracchia 1; Faccioli Ed. s. c. staz. id. 1; Aresi Franc. c. squ. id. 0.50; Perlot Narciso c. staz. Pietrasanta 0.50; Romanini Dagoberto imp. id. 0.50; Ferrai Paolo id. id. 0.50; Colucci Ed. imp. Casteggio 0.50.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1878.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1878	1,446.—	420,692.13	290.94
Settimana corrisp. nel 1877.	1,446.—	429,376.76	296.94
Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . .	»	— 8,684.63	— 6.00
Introiti dal 1° gennaio 1878	1,446.—	20,500,955.41	14177.70
Introiti corrisp. nel 1877	1,446.—	21,678,915.84	14992.33
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . .	»	—1,177,960.43	—814.63
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1878	1,147.—	222,393.99	193.89
Settimana corrisp. nel 1877.	1,141.—	180,639.81	158.32
Differenze nei prodotti della settimana 1878	+ 6	+ 41,754.18	+ 35.57
Introiti dal 1° gennaio 1878.	1,145.37	7,481,518.90	6,531.97
Introiti corrisp. nel 1877 .	1,104.76	7,138,094.78	6,461.22
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878	+ 40,61	+ 343,424.12	+ 70.75

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1878

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,634.20	11,535.85	6,200.13
Piccola Velocità	5,920.58	263.45	2,587.75
Totali . . .	33,554.78	11,799.30	8,787,88

Strade Ferrate Romane

45ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *novembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	485,894.46	15,289.85
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	488,526.46	15,475.48
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	2,632.00	185.63
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 9.bre 1878 .	1,655	22,624,537.76	15,840.31
Periodo corr. 1877	1,646	23,559,665.94	16,585.22
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	935,128.18	744.91

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 agosto 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	7261	9,019.08	20554	35,621.63	44,640.71
Bagagli e cani.	194	166.57	874	902.15	1,068.72
Merci a G.V. ..	707	562.83	2291	4,850.21	5,413.04
Merci a P.V. ..	1161	7,190.39	1298	12,152.71	19,343.10
Introiti diversi.	»	256.68	»	560.17	816.85
Totale L.	9323	17,195.55	25017	54,086.87	71,282.42

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della manutenzione per anni sei dal 1° luglio 1879, del tronco della strada provinciale N. 8, da Pinerolo a Cuneo, compreso fra la città di Pinerolo ed il confine oltre Cavour, colla provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 14,904, escluse le traverse selciate, essendosi ottenuto il ribasso di L. 7.75 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 13,326.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 5 febbraio prossimo a mezzodì.

Torino, il 28 gennaio 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ FERROVIARIA DEL GOTTARDO

VERSAMENTO SULLE AZIONI

In relazione alla pubblicazione del 3 dicembre 1878, quegli azionisti della Società ferroviaria del Gottardo, che non hanno ancora saldato la quarta rata del capitale-azioni, vengono invitati colla presente a voler, *a datare dal* 31 *gennaio sino al* 20 *febbraio p. v. al più tardi*, effettuare il versamento della residua somma di *franchi* 52.22 *pari a marchi* 41.77, col rispettivo interesse rateale del 6 per cento dal 31 dicembre 1878 sino al giorno dell'effettuato pagamento, ed a consegnare in pari tempo i cuponi scaduti N. 10, 11, 12, 13 e 14. Il versamento potrà effettuarsi:

In Isvizzera

Alla Cassa della Società a *Lucerna*, o a *Zurigo*, presso la Società di Credito svizzero; a *Basilea*, presso la Banca Commerciale di Basilea, presso le Case Bancarie Bischoff di St. Alban e Rodolfo Kaufmann; a *Berna*, alla Banca Commerciale di Berna; ad *Aarau*, alla Banca d'Argovia; a *Vinterthur*, alla Banca di Vinterthur, a *Sciaffusa*, alla Banca di Sciaffusa; a *Bellinzona*, alla Banca cantonale ticinese; a *Lugano*, alla Banca della Svizzera italiana, a *Neuchatel*, presso la Casa bancaria Pury e Comp, a *Ginevra*, presso la Casa bancaria Lombard, Odier e Comp.

In Germania

A *Berlino*, presso la Società di Sconto, a *Colonia*, presso S. Oppenheim, junior e Comp. e presso la Società finanziaria A. Schaaffhausen; a *Francoforte* sul Meno, presso M. A. De Rothschild e figli e presso la Succursale della Banca di Commercio e d'Industria.

In Italia:

(In franchi o lire in oro)

A *Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli, e Livorno*, presso la Banca Nazionale.

I bordereaux da cui il versamento dovrà essere corredato potranno ritirarsi presso i suddetti Uffici pagatori.

È facoltativo agli azionisti della Ferrovia del Gottardo di pagare contemporaneamente alla quarta anche la *quinta* rata del capitale-azioni di fr. 100, pari a Marchi 80, oppure di effettuarne il versamento a poco a poco, vale a dire al 30 Giugno ed al 31 Dicembre di ciascun anno, in rate corrispondenti all'importo dei cuponi volta per volta scaduti, riservate però le circostanze straordinarie, le quali richiedessero che il versamento venga effettuato prima — Sino al 30 Giugno 1882 il versamento della quinta rata dovrà essere completamente effettuato. Quegli azionisti, che avranno pagato per intero la quinta rata, riceveranno delle azioni definitive liberate, sulle quali si corrisponderà l'interesse annuo del 6 per cento durante il periodo di costruzione, vale a dire sino al 1 Luglio 1882.

Lucerna, 21 Gennajo 1879.

LA DIREZIONE DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO, e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr. 29,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	» 18,000	»
CERCHI di ferro	» 72,000	»
CERCHI d'acciaio	» 182,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle ecc.	» 161,000	»
GHISA da rifondere.	» 108,000	»
OTTONE da rifondere	» 38,000	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	» 7,000	»
ZINCO da rifondere	» 6,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **11 febbraio p.v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 13 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 20 gennaio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA

per l'approvigionamento di chilogrammi 50,000 foglie di tabacco DRAMA.

Il Consiglio d' amministrazione della Società avendo deliberato di procedere col mezzo della concorrenza all'acquisto di chilogrammi 50,000 tabacco in foglia *Drama*, ripartiti in chilogr. 5000 tipo *B* e chilogr. 45,000 tipo *C*, da consegnarsi franchi di spese nella Manifattura dei tabacchi in Roma nei mesi di settembre ed ottobre 1879, in base al Capitolato d'oneri in data 4 marzo 1878,

Notifica:

Che il giorno 10 del mese di febbraio 1879, alle ore 1 1[2 pom., sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'*appalto* sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere del raccolto 1878 od anteriore al 1877, conforme ai tipi stabiliti dalla Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio di Economato presso l' Amministrazione centrale della Regìa, nonchè presso il Consolato d'Italia a Salonicco.

Detti tipi sono depositati in questa ultima località a titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per il tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall' applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall' offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall' offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all' apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell' Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto della

offerta che risulti inferiore al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sia migliore delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime.

Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni*.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

Roma, 18 *dicembre* 1878.

Il Consigliere d'Amministrazione
VERDURA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

per fornitura di Olio d'Oliva.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia apre una gara a schede segrete per la fornitura di chilog. 375,000 di olio d'oliva, ripartita in 10 lotti da 37,500 chilog. caduno.

La Direzione dell'Esercizio in Milano, il Servizio della Trazione e del Materiale in Torino, e le Stazioni di ANCONA, SPOLETO, FOLIGNO, BARI, LECCE, LIVORNO, LUCCA, BOLOGNA, PISA, FIRENZE, ROMA, NAPOLI, VERONA, VENEZIA, GENOVA, ONEGLIA e PORTO MAURIZIO, ri-

metteranno un esemplare del Capitolato d'oneri a quelle Ditte che ne faranno richiesta personalmente o per iscritto.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta, a condizione che abbia previamente versato alla Cassa Centrale dell'Amministrazione in Milano un deposito di lire **mille per ogni lotto** in denari od in Cartelle al portatore del Debito Pubblico, al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito; la Cassa ne rilascierà ricevuta in due esemplari, uno dei quali dovrà essere allegato alla sottomissione.

Le schede dovranno dichiarare in tutte lettere il prezzo per cento chilogrammi di olio.

Le schede suggellate e portanti la soprascritta: *Sottomissione per fornitura di olio d'oliva*, dovranno pervenire alla *Direzione dell'Esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia in Milano* non più tardi del giorno 8 febbraio p. v. Esse verranno dissuggellate pubblicamente presso la Direzione medesima alle ore 2 pom. del successivo giorno 10.

Non saranno prese in considerazione le offerte per persona da dichiararsi, o che non avessero allegato il certificato di deposito della Cassa Centrale, o che finalmente contenessero modificazioni, o riserve al Capitolato.

L'aggiudicazione dei varii lotti verrà fatta dal Consiglio d'Amministrazione.

Seguìta l'aggiudicazione, verranno restituiti i depositi di gara ai titolari rispettivi, esclusi i deliberatarii dai quali non potranno essere ritirati i depositi stessi, se non dopo che saranno stati stipulati i Contratti relativi.

Milano, 15 gennaio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 5 Febbraio 1879 N.° 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanze

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

TRACCIATI.

(Seguito linee della 4ª categoria — V. N. 5)

52. — *Sparanise-Carinola-Gaeta.* — In verità, potentissime ragioni di giustizia distributiva e d'interesse generale suffragano la domanda del passaggio in 4ª categoria della Sparanise-Carinola-Gaeta, imperocchè nessuno crede si possa escludere l'importante circondario di Gaeta dal movimento ferroviario, or che, in seguito alla presente legge, non resta quasi angolo del nostro territorio che non sia dalla vaporiera visitato.

Questo argomento, che per sè solo basterebbe a giustificare il miglioramento di categoria di questa linea, acquista efficacia maggiore, considerando che l'interesse della nostra difesa interna, e precisamente dalla parte meridionale, consiglia di tracciare l'ultima linea di resistenza dietro il Garigliano, appoggiata alle due piazze forti di Gaeta e di Capua.

E si è appunto per mettere in diretta comunicazione queste due piazze, destinate a coprire militarmente dal lato di terra un importante centro di popolazione e di risorse economiche, industriali e finanziarie, quale è Napoli, che noi vi proponiamo il passaggio della Sparanise-Carinola-Gaeta alla 4ª categoria, ed in pari tempo la radiazione della linea Rocca d'Evandro-Gaeta, la quale costituirebbe una inutile duplicazione.

53. — *Zollino-Gallipoli.* — Questo tracciato non sollevò discussione alcuna, essendo riconosciuto da tutti indispensabile e ben collocato, anche in considerazione delle reiterate domande e delle costanti e frequenti promesse.

Se non che la città di Gallipoli, con un progetto di completamento fatto pervenire alla Commissione, chiede l'esecuzione di un binario sussidiario, della lunghezza di 468 metri, dalla progettata Stazione alla banchina del porto. Questo lavoro non oltrepassa il costo di L. 191,000 circa, ed è d'immensa utilità per le operazioni d'imbarco e sbarco; imperocchè nessuno ignori di quale importanza sia il porto di Gallipoli nel traffico degli olii, i cui fusti voluminosi e pesanti mal si prestano a continui trasbordi e rimaneggiamenti a breve distanza.

L'inconveniente dei rimaneggiamenti è anzi tale, da far credere che la mancanza di questo binario ausiliario possa far perdere molta importanza alla ferrovia Zollino; imperocchè egli è certo che tutti gli olii, ad una giornata di distanza da Gallipoli, preferirebbero di venire con carri ordinarii, se dovessero essere obbligati ad un maneggiamento alla Stazione di partenza, ad un secondo alla Stazione di arrivo, e finalmente ad un terzo alla banchina d'imbarco.

Per queste considerazioni la vostra Giunta, quantunque ritenga che per i binarii dalle Stazioni ai porti non si richieda una legge speciale, avendo la giurisprudenza ammesso che simili lavori hannosi da ritenere come indispensabile accessorio delle linee votate, vi propone di aderire alla istanza della città di Gallipoli, per provvedere almanco i fondi anche pel binario ausiliario ed opere accessorie, secondo il progetto dell'ing. C. Marcori.

54. — *Valsavoia-Caltagirone.* — Questo tracciato fu conservato nella 4ª categoria, perciocchè sembrò alla vostra Giunta che la classifica attribuitagli dal Ministero rispenda esattamente ai criterii direttivi da noi stabiliti.

Se non si trattasse già che questo tronco venisse in qualche guisa ad accrescere la produttività della linea Siracusana, certamente avrebbe dovuto pigliar posto fra le linee di 5ª categria, cioè fra quelle di interesse puramente locale; e quindi gli argomenti maneggiati dai Municipii interessati, coi quali chiedono un miglioramento di categoria sol perchè questa linea tende a rendere proficua la Siracusa-Catania, non sembrarono sufficienti per mutare di categoria la linea Valsavoia-Caltagirone.

Per queste ragioni, e perchè gli interessati alla linea Valsavoia-Caltagirone nulla verrebbero a perdere od a guadagnare da uno spostamento, dal momento che i sussidii già liberamente votati debbono essere integralmente pagati allo Stato per le ragioni che esprimemmo altrove, la vostra Commissione vi propone di approvare il tronco di cui discorriamo, così come venne dal Governo proposto.

§ 6. — *Linee della 5ª categoria.*

Tanto nell'allegato del Ministero, quanto nel nostro, queste linee figurano per semplice indicazione, avvegnacchè di esse soli 700 chilometri debbonsene costruire con le norme prescritte dall'articolo 11 della legge.

Non è cosa facile di seguire, per questa categoria, il me-

todo adottato di parlare singolarmente dei varii tracciati e quand'anche ciò volesse o potesse farsi, sarebbe opera lunga e priva di pratica utilità.

Conviene pertanto andar discorrendo di quei tracciati per i quali furono mosse osservazioni o pretese, e finalmente degli altri di cui si è chiesta l'iscrizione in questa categoria.

La nostra tabella allegata al n° XXII dimostra quali sono le linee di questa categoria; e dal confronto con la tabella del Ministero, rilevansi gl'immensi miglioramenti apportati ad essa dalla vostra Commissione.

Secondo il Ministero, 58 erano le linee proposte e 10 quelle domandate a scartamento ridotto; laonde, fra le une e le altre, si noverava una lunghezza stradale di 2,587 chilometri.

Ognuno ricorda come di questi chilometri 2,587, solamente 700 debbono venir costrutti; donde la conseguenza che 1887 chilometri sono destinati a rimanere ineseguiti.

La vostra Commissione, avendo elevato di categoria 10 tracciati, la lunghezza complessiva dei quali ascende a chilometri 504, ed avendo conservato integralmente il fattore di 700 chilometri per le costruzioni a farsi, ha implicitamente diminuito la rimanenza, la quale perciò da chilometri 1887 scende a chilometri 1383.

Essa ha poi cancellato dall'elenco la linea Gaeta-Rocca d'Evandro, che rappresentava una duplicazione della Sparanise-Carinola-Gaeta, ed ha creduto giusto e conveniente di comprendere nell'elenco 14 nuove linee chieste dagl'interessati, di cui 10 a sezione ordinaria, e quattro a sezione ridotta.

Avendovi sommariamente indicato le variazioni apportate alla 5ª categoria, ci resta, per adempiere alla riserva fatta in principio, di riferire sulle domande di miglioramento di categoria, che ci furono presentate e non furono da noi secondate, chiudendo la nostra esposizione con la rassegna delle nuove linee accolte in questa categoria.

1. — *Airasca-Saluzzo-Cuneo.* — Molti han chiesto il miglioramento di categoria della linea suddetta; ma, per quanto desiderasse la vostra Giunta di contentare le brame delle generose popolazioni dei circondarii di Saluzzo e di Cuneo, non ha potuto permettere un tale miglioramento, dal quale sarebbe venuto grave danno allo Stato.

Un semplice sguardo gettato sopra una carta ferroviaria dimostra chiaramente come la linea richiesta, la quale si prolunga fino a Torino, farebbe una ingiusta e funesta concorrenza alla Torino-Moncalieri-Cavallermaggiore-Savigliano-Cuneo.

Non è per questo, certamente, che noi ci sentiamo autorizzati a cancellare la linea in disamina, reclamata da locali interessi; ma non vi sarà, speriamo, chi possa non riconoscere la convenienza della nostra risoluzione, dal momento che la linea domandata danneggierebbe l'esercizio di altri tronchi ferroviarii.

Per altro, a rendere più spedite le percorrenze fra Pinerolo-Torino-Saluzzo-Cuneo e Mondovì, non abbiamo esitato a proporvi in 4ª categoria i tronchi Bra-Carmagnola-Airasca e Cavallermaggiore, i quali rispondono in gran parte al fine che i circondarii interessati alla linea in esame si propongono, senza danneggiare in modo altrettanto grave gl'interessi dello Stato.

2. — *Fossano-Carrù.* — 3. — *Chivasso-Asti-Bistagno.* — 4. — *Valenza-Voghera.* — Per coteste tre linee andrebbe ripetuto il ragionamento fatto per la linea Airasca-Saluzzo-Cuneo, ma ce ne asteniamo per non stancare inutilmente i nostri onorevoli colleghi.

Trattasi di migliorare gl'interessi di alcune località, anche con relativo danno dello Stato; e ciò spiega come esso deve addossarsi il minor onere possibile nella costruzione di linee che, se non può, nè deve impedire, non debbono danneggiarlo.

5. — *Saline di Volterra-Poggibonsi.* — Nessuno ignora come già da tempo sia stata costruita la linea Cecina-Saline, la quale non poteva avere altro scopo all'infuori della riunione della Maremmana alla Senese.

Rimasta, per le vicende subìte dalle varie Società toscane, la via in esame senza un utile pratico ed immediato, quei di Volterra e di Poggibonsi si son fatti a chiedere il completamento del tronco Saline-Poggibonsi, a fine d'infondere nuova vita e vigore a quelle fertili contrade.

Ma essi non si sono limitati a così modesta domanda; imperocchè, in nome della niuna floridezza del bilancio degli enti locali, han chiesto altresì il passaggio della linea alla quarta categoria.

La vostra Commissione ha osservato che la domanda è legittima là dove si invoca, non solo il compimento del tronco, ma il passaggio nei pressi di Volterra; ma che non può dirsi lo stesso della parte che riguarda il passaggio alla quarta categoria.

Il carattere particolare e locale non saprebbe negarsi a questa costruzione, e ciò dimostra come essa sia stata convenientemente collocata in questa categoria.

Ma come sopperire alle stringenti necessità del bilancio di quei Comuni, le quali non permettono l'ammannimento del concorso necessario?

Ad ovviare a cotanto inconveniente, la vostra Commissione, nel mentre si pronunzia favorevolmente al tracciato che passa nei pressi di Volterra per giungere a Poggibonsi, crede opportuno di dichiarare che tale tronco deve essere costruito a sezione ridotta.

Qui però sorge una seconda difficoltà, la quale consiste nella necessità di tre trasbordi nel breve tratto di via fra Poggibonsi e Cecina, cioè: uno abbandonando la Senese, il secondo abbandonando la linea a scartamento ridotto alle Saline, e finalmente il terzo immettendosi nella Maremmana.

Evidentemente, questo è tale un inconveniente, da bilanciare i vantaggi che si potrebbero ottenere da una via a sezione ridotta.

Però un mezzo è possibile a conciliare le cose, e consiste nel ridurre la linea Saline-Cecina a tre rotaie, pel passaggio, tanto dei convogli ordinarii, quanto di quelli ad asse ristretto; e questo noi consigliamo di fare, qualora gli enti minori interessati non volessero o non potessero impegnarsi alle spese di una costruzione ordinaria, e preferissero, a termini di questa legge, di assumere l'esercizio del tratto Saline-Poggibonsi, pagando inoltre alla Società delle Romane un pedaggio pel transito sul tronco Saline-Cecina, che dalla Società suddetta dovrebbe essere ridotto a tre rotaie.

6. — *Rovato-Bornato.* — 7. — *Tortona-Serravalle.* — 8. — *Legnago-Lonigo.* — 9. — *Fabriano-Sant'Arcangelo.* — 10. — *Rieti-Passo Corese.* — 11. — *Roma-Viterbo.* — 12. — *Castellammare-Sorrento.* — 13. — *Piazza-Assoro.* — 14. — *Nola-Baiano-Monteforte-Avellino.* — 15. — *Decimomannu-Mandas.* — 16. — *Asti-Casale per Montemagno.* — 17. — *Adriatico-Fermo-Amandola alla linea Macerata-Albacina.* — 18. — *Napoli-Somma-Nola-Baiano.* — 19. — *Torre Annunziata-Somma-Cancello.* — Sono queste le tredici linee, di cui varii egregi nostri colleghi domandano l'iscrizione almeno nella 5ª categoria, cioè le prime dieci a sezione ordinaria, e le ultime tre a sezione ridotta.

Noi abbiamo accolto volentieri la loro domanda, imperocchè riteniamo che la quinta categoria debba essere aperta sempre a tutti gl'interessi locali. Già s'intende che, fra tutte le linee iscritte, il Governo del Re sceglierà quelle per le quali dagl'interessati si spiegherà maggior solerzia nell'apprestare il concorso cui sono tenuti.

Per altro poi, le linee di cui discorriamo sono degne dell'attenzione del Parlamento.

Senza ripetere ciò che abbiamo detto sulla linea Roma-Viterbo, per la quale rimandiamo i nostri egregi colleghi al § 5°, n° 41, ecco cosa crediamo utile di aggiungere in ordine alle altre:

a) La Rovato-Bornato serve a congiungere lo sbocco della Valcamonica ed il lago d'Iseo con l'importante Stazione di Rovato: essa confluisce a Bornato con la Brescia-Iseo;

b) La Tortona-Serravalle costituirà un'assai importante linea d'accesso alla Alessandria-Genova, quantunque non cessi per ciò di conservare il suo carattere di linea meramente locale;

c) La Legnago-Lonigo ha molte attinenze con la linea Mantova-Monselice: è la continuazione della linea Finale-Legnago parimente in 5ª categoria, ed ha poi un valore

intrinseco notevolissimo, traversando paesi fertili e ben coltivati, produttivi di derrate che si esportano;

d) La Fabriano-Sant'Arcangelo abbrevia le distanze fra Roma e le Romagne, e presenta caratteri militari abbastanza spiccati;

e) La Rieti-Passo Corese evita un giro inutile e tortuoso, e presenta anche i caratteri militari della precedente;

f) La linea Castellammare-Sorrento non ha bisogno di commenti. Essa si raccomanda da sè, e può in qualche guisa lasciare sperare che sarà produttiva, tanta è l'affluenza dei forestieri che visitano quotidianamente quelle amene contrade;

g) La linea Assaro-Piazza riunisce alla rete siciliana uno dei più ricchi e fertili territorii dell'isola, e dà vita e vigore novello alle industrie minerarie, avvicinando agli scali marittimi le miniere di zolfo denominate *Floresiella*, *Assaro*, ed altre molte;

h) La linea Nola-Baiano-Monteforte-Avellino mirerà a riunire questa città al suo centro di gravità naturale, cioè a Napoli;

i) La linea Decimomannu-Mundas darà vita a distretti fertilissimi della Sardegna;

k) La linea a sezione ridotta Adriatico-Fermo-Amandola alla linea Macerata-Albacina mira a dare nuova attività ai traffici del circondario di Fermo ed a riunirlo in modo più diretto alla Capitale del Regno. Già quelle popolazioni si riuniscono in Consorzio per chiederne la concessione; e fin da ora può prevedersi che, quantunque assai lunga, mercè la buona volontà dei ricchi Comuni della provincia di Ascoli e del Marchegiano, potrà essere aperta all'esercizio unitamente alla linea Macerata-Albacina, alla quale deve allacciarsi;

l) Delle due linee Napoli-Somma-Nola-Baiano, e (*m*) Torre Annunziata-Somma-Cancello, nulla diremo, perciocchè esse, correndo fra paesi popolosi e ricchi, per contrade incantevoli quotidianamente visitate da forestieri, meritano tutta la nostra simpatia.

Facciamo, per altro, osservare che è tale il movimento quotidiano fra queste terre e la città di Napoli, causato dagli enormi approvvigionamenti che quella grande metropoli richiede, da fare ritenere che tali due vie saranno rimuneratrici;

n) La linea Asti-Casale per Montemagno traversa contrade fertilissime, e costituisce una scorciatoia utilissima al commercio locale.

Noi ci auguriamo pertanto che, accogliendo la nostra proposta, vorrete iscrivere le suddette 12 linee nell'elenco di quelle di 5ª categoria, cioè nove a sezione ordinaria, e tre a sezione ridotta.

§ 7. — *Linee di perfezionamento, che potrebbero in avvenire costruirsi.*

Anche noi, come il Ministero, vi presentiamo fra gli allegati, al nº XXIII, il prospetto delle ferrovie che meritano di essere costruite, appena dopo completata l'attuale rete; ma voi rileverete, dal confronto dei due prospetti, come noi abbiamo l'onore di proporvi un minor numero di linee.

La ragione di ciò è evidente, e riposa nella necessità di cui vi abbiamo parlato alla fine del 3º paragrafo del capitolo 3, la quale ci consigliò di formulare l'articolo 31 del nostro progetto di legge.

Fra le linee già comprese nello elenco in parola, talune ve ne erano la di cui urgenza risultava dimostrata, per la qual cosa non ammettevano remora.

Tali sono le seguenti:

1º Lecco-Colico, la quale è indispensabile per riunire alla rete italiana i due tronchi dei quali con questa legge vi si chiede l'approvazione, cioè Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna.

Questi due tronchi, allorchè saranno eseguiti, comunicheranno con le altre ferrovie a traverso il lago di Como. Ciò costituisce uno stato di cose anormale, che non è possibile mantenere a lungo.

2º La linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia a traverso il colle di Tenda è di tale interesse per le relazioni commerciali fra il Piemonte, la Lombardia ed il mezzodì della Francia, da dispensarci da qualunque osservazione.

3º La succursale alla ferrovia dei Giovi s'impone da sè, imperocchè la linea principale riuscirebbe forse insufficiente, qualora fosse aperta la linea del Gottardo. Del resto, questa nuova via affermasi da chiunque è pratico di cose ferroviarie, che risulterà rimuneratrice; laonde, non solo non costituirà un aggravio, ma sarà invece di sollievo allo Stato.

4º Della Solmona-Isernia-Campobasso non occorre parlare, avendolo fatto in modo assai esteso altrove.

Ci limiteremo a ricordare che trattasi della sola lacuna nella dorsale, ed il nostro bene inteso interesse nazionale ci consiglia di farla scomparire al più presto.

5º L'Aulla-Lucca è il compimento del valico occidentale appenninico fra Giovi e Porretta, reclamato da tutti i militari e dal Ministro della guerra, come sorge dall'allegato nº XVIII altrove ricordato.

Sì unanime accordo fra tutti quelli che hanno trattato la materia ci dispensa da aggiungere verbo per dimostrare i vantaggi che ne potremo ricavare, in caso di mobilitazioni e di operazioni strategiche.

6º Della Candela-Atella alla linea Potenza presso Baraggiano, rammenteremo che per molti argomenti ci era parso conveniente d'includerla in questo progetto di legge; e se non lo facemmo, si fu per mancanza di studii definitivi, sulla base dei quali fosse stata possibile una deliberazione.

Alcuni proposero di sostituire a questo tracciato un andamento più orientale per congiungere la Basilicata alle Puglie; ma la maggioranza ritenne che, qualora la linea di congiungimento dovesse essere unica, convenisse quella che abbiamo da principio indicata. Ciò dimostra la convenienza di non ritardare l'esecuzione della linea proposta, pure studiando le altre linee reclamate dalla Deputazione provinciale di Basilicata con il suo voto del 23 luglio del corrente anno, trasmesso ai varii poteri dello Stato, cioè: 1º Bari-Potenza; 2º Dalla ferrovia del Jonio a quella di Potenza per la valle dell'Agri; 3º Finalmente la congiungente con la valle di Teggiano.

Queste sono le ragioni per le quali, sottraendo queste linee al quadro in esame, vi abbiamo proposto che vengano costruite unitamente alla rete progettata nel periodo degli anni 18 stabilito con questa legge, e mercè un secondo progetto, che verrà presentato alla Camera per la sua approvazione dopo che, completati i progetti esecutivi, potrà stabilirsi definitivamente il costo di tutte le opere relative alle 6 linee indicate in questo paragrafo.

Qui finisce il capitolo dei *Tracciati;* e la lunga Relazione dell'on. Morana si chiude colla *Conclusione* e col *Progetto di legge*, che abbiamo già riferiti nel nostro numero del 20 novembre 1878.

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

A. LINDNER. *Die virtuelle Länge und ihre Anwendung auf Bau und Betrieb der Eisenbahnen.* — Zurigo, tipografia Orell Füssli et Comp., 1879.

Il determinare quali sieno le influenze che hanno sull'esercizio di una strada ferrata le sue condizioni altimetriche e planimetriche, è cosa di sommo interesse, sia quando si studia il progetto di una strada, e si voglia comparare la convenienza di diversi tracciati che mirino allo stesso scopo; sia ancora dopochè una strada è ultimata, per fissare le tariffe in modo che corrispondano alla spesa reale di trazione nei trasporti.

Questa determinazione non era possibile fin dal principio dell'invenzione delle strade ferrate, perchè, quantunque

si possano stabilire leggi analitiche per determinare gli sforzi di trazione e le resistenze che un treno incontra nelle pendenze e nelle curve, pure, all'atto di applicare queste leggi ai casi pratici, occorrono coefficienti numerici, che non altrimenti possono ottenersi se non facendo lunghe e ben dirette esperienze sulle linee già in esercizio.

Da alcuni anni a questa parte, molti ingegneri di strade ferrate all'estero rivolsero i loro studii su questo argomento: fra gli altri, l'Hoffmann, il Pontzen, il Pius Fink, l'Julius Scabo, il Freycinet, il Chega, il Röckl, l'Heine, il Rambaux, ed ultimamente il Direttore della Scuola politecnica di Hannover, W. Launhardt, nell'opuscolo che serve di complemento alla magistrale sua opera: *Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik.*

Ma tutti questi autori, dal più al meno, proposero formule complicatissime, ed i coefficienti numerici ch'essi determinarono, applicati ad una stessa linea, danno risultati che di molto si scostano tra loro, e quindi non riescono comparabili, perchè fissati partendo da punti di vista e criterii differenti.

Ora il signor Lindner, traendo profitto di quanto già si fece su questo argomento, ed avendo avuto occasione, per le mansioni che esercita, di fare numerosissimi confronti ed esperienze sulle strade ferrate della Svizzera (ove al certo non mancano linee accidentate, sia per pendenze che per curve), espone nell'opera, citata in testa, un metodo che, per la sua semplicità, merita di essere preso in considerazione da tutti gli ingegneri, che in modo speciale si occupano di strade ferrate.

Il metodo del Lindner si fonda sulla determinazione, per ogni linea che si prende ad esaminare, di una lunghezza unitaria, ch'egli denomina *lunghezza virtuale*, e per la quale intende la lunghezza di una strada ideale, posta su di un piano orizzontale ed in linea retta, e sulla quale si abbiano velocità, carico e resistenza per ogni treno eguali a quelli della linea che si studia. Naturalmente, in questa linea virtuale, lo sforzo di trazione occorrente per trascinare un treno sarà eguale a quello realmente sviluppato sulla linea in esame, essendo tale sforzo una funzione della velocità, del carico e delle resistenze che il treno deve superare.

Per ottenere poi codesta lunghezza virtuale, l'autore incomincia dalla determinazione delle resistenze del treno, sia sulle linee orizzontali e rette, sia sulle linee in pendenza, e sia finalmente su quelle in curva.

Per gli ultimi due casi, egli determina i coefficienti numerici necessarii, tanto a seconda delle diverse salite o discese, quanto pei diversi raggi di curve, cominciando da 120 metri.

Da questi dati viene alla deduzione della formula semplicissima della *lunghezza virtuale.*

Passa indi all'applicazione pratica su alcune linee della Svizzera, ed all'esposizione del metodo con cui si devono paragonare due tracciati concorrenti, tanto se essi sono in semplice progetto, quanto se sono stati realmente eseguiti, onde conoscere su quale dei due si abbia la minima spesa nei trasporti.

Altre applicazioni vengono fatte alla determinazione del peso brutto massimo che si può trasportare, delle contropendenze, del massimo consumo di combustibile, delle spese d'esercizio, del calcolo delle tariffe, ecc. ecc.

L'indole del nostro giornale non ci permette di estenderci più a lungo su questo argomento. Raccomandiamo però agli studiosi il libro accennato, massime ora che, in seguito alla legge sulle nuove costruzioni, si presenteranno molti casi di confronto tra differenti progetti, e tali confronti possono venir fatti in modo spedito e razionale col metodo della *lunghezza virtuale.*

Ing. F. Barthelémy. *Le Ferrovie in Italia.* — Roma, tipografia Artero e Comp., 1878.

In questo suo studio, l'ing. Barthelémy, già ingegnere-capo delle Strade ferrate Romane, tratta della questione delle ferrovie economiche sulle strade ordinarie, delle quali questo giornale diede già un'idea abbastanza estesa nei primi quattro numeri del corrente anno.

Crediamo quindi limitarci ad accennare che l'autore sostiene in modo speciale la tesi della convenienza massima di tenere il binario stradale ridotto il più possibile, consigliando anzi lo scartamento di centimetri 75.

F.

Nostre Corrispondenze

Roma, 4 febbraio.

Riprendo il filo dell'illusorio ordine del giorno della Camera, cioè il disegno di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, che formò l'argomento principale della mia ultima corrispondenza, per completarvi il mio pensiero in proposito, per comunicarvi intero il profondo mio convincimento. Non si concreterà più nulla di nulla in tutto il corrente anno di grazia 1879; e voglia la benigna influenza della stella d'Italia sperdere i miei pronostici, smentire i miei presentimenti, che abbia a scorrere inoperoso anche tutto l'anno successivo 1880. Gli elementi per un calcolo di probabilità non mancano: la discussione in Parlamento, grazie e grazie, come vi dimostrai l'altra settimana, che venga intrapresa nel mese di marzo. Giungerà al Senato in aprile, e quell'alto Consesso, affine di compiere degnamente la preziosa sua azione moderatrice sulle non sempre abbastanza ponderate deliberazioni della Camera, non richiederà legittimamente un lasso di tempo di qualche mese, per dar fondo all'esame di provvedimenti, i quali importano la *presunta* spesa di un miliardo all'incirca, ed implicano tutto il sistema ferroviario del paese, vale a dire il sistema di circolazione della vita e del corpo d'Italia? Eccoci dunque in pieno estate, stagione nella quale si batte la fiaccona dall'universo intero, e piuttosto che a costrurre nuove strade ferrate, s'impiega il tempo a scorrazzare le esistenti, in cerca delle acque dolci o salate, o delle fresche aure montane; e così il 1879, a conti fatti, se n'è bell'e ito a spasso.

Ma tutto ciò avverrà soltanto, molto probabilmete, nella migliore delle ipotesi, che consiste nell'ammettere per data e concessa l'accoglienza favorevole e concorde del disegno di legge in questione da entrambi i rami del Parlamento. Locchè è ben lungi dal potersi ritenere per provato a *priori*: si combatterà strenuamente pro e contro, sostenendosi dagli uni che le strade ferrate apriranno nuove ed ampie sorgenti di ricchezza al paese; ed obbiettando gli altri che sarebbe una strana e colpevole condotta quella d'incominciare ad impoverirsi per andare in cerca di maggiori mezzi di fortuna, di disseccare interamente le attuali fonti economiche per aprire altre vene. E in mezzo a tanti interessi eguali e contrerii, in mezzo all'indicibile confusione d'idee e di divisioni e suddivisioni politiche della Camera, non torna possibile in realtà il prevedere a chi rimarrà la contrastata vittoria. Specialmente rispetto ai tracciati, la lotta sarà fierissima; e si buccina, per esempio, che i fautori della linea litoranea dell'Eboli-Reggio, capitanati dall'on Nicotera, dopo essersi contati e trovati nel-

l'egregio numero di 130, sieno assolutamente decisi di dare battaglia campale al Ministero su quel punto, minacciandolo forte di sottomettersi o dimettersi.

Ora, a parte che l'avverarsi di questa eventualità non mi sorprenderebbe punto, pericoli di nuove crisi se ne presenteranno a iosa prima delle vacanze estive; e, a detta di tutti oramai, all'infuori dello scioglimento della Camera, non si ha più speranza sovra alcun rimedio atto a migliorare l'attuale nostra situazione interna. E se si dovrà inevitabilmente ricorrere, in un tempo poco remoto, alle nuove elezioni, non si arriverà altresì alla fine del 1880 senza che i provvedimenti ferroviarii siano divenuti legge dello Stato, senza che siasi dato un solo colpo di zappa, lungo le progettate ferrovie. —

Nè avremo almeno risolta l'altra ponderosissima questione dell'esercizio. « Senza venir meno alla deferenza che merita una Commissione di tanta importanza per ogni rapporto, non vale dissimularsi che il gran pubblico, a torto forse, non seppe decidersi sinora a trarre troppo lieti auspicii dal modo con cui essa procede. Si crede di scorgere in lei allarmanti sintomi di fiaccona, e, peggio, di poca concordia d'animi e di propositi ». Così io vi scriveva nella mia lettera del 15 ottobre, parlandovi della Commissione per l'inchiesta ferroviaria, e quei miei modesti apprezzamenti calzano anche meglio oggi, perchè ricevono conferma dai fatti. Il lavoro utile compiuto in sette mesi è scarso assai, per non dire nullo affatto; e per la concordia d'animi e di propositi, informi la recente dimissione dall'ufficio di presidente, data dall'on. Jacini. Se ne eleggerà un altro: locchè significa di certo, perditempo da una parte, e quasi certo mutamento d'indirizzo dall'altra. —

A compiere la lunga sequela dei nostri guai ferroviarii, non mancava che l'abbandono della direzione dell'esercizio dell'Alta Italia per parte di quell'esperimentato amministratore e tecnico, che si dimostrò il comm. Massa. Sono però in grado di assicurarvi che le sue dimissioni vennero risolutamente rifiutate dall'on. Ministro, e che il comm. Massa giunge qui oggi per conferire in proposito. È pure giunto qui da Milano l'on. Morandini, presidente del Consiglio d'amministrazione, e vedremo in breve lo scioglimento di questa crisi. —

Il Ministero dei lavori pubblici impartì insistenti e premurose istruzioni, acciò si faccia in modo che la linea Laura-Avellino venga aperta al pubblico entro il mese corrente.

B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il Comm. Massa ha rassegnato nelle mani del Ministro dei lavori pubblici le sue dimissioni da Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, dandone contemporaneamente partecipazione al Comm. Morandini, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie medesime.

Crediamo che ragioni affatto speciali e personali abbiano indotto il Comm. Massa a questo passo, che egli intendeva di fare sino dallo scorso luglio.

Ora siamo informati che, dopo uno scambio di telegrammi col Ministero, il Comm. Massa è partito per Roma, ove si è pure recato l'on. Morandini.

Nel nostro numero del 15 gennaio affermammo che, nè nel Consiglio d'amministrazione, nè in altre sfere era stata ancora discussa la quistione di un aumento della ritenuta per ricchezza mobile sugli stipendii del personale ferroviario. Con successiva disposizione del 25 detto mese essendosi quella trattenuta effettivamente aumentata, ci crediamo in dovere di dare qualche spiegazione in proposito.

Già da qualche tempo gli Ufficii di ragioneria avevano fatto conoscere che le trattenute sugli stipendii per imposta di ricchezza mobile, categ. C., rappresentavano una somma di oltre 200,000 lire inferiore a quella che dall'Amministrazione ferroviaria si pagava per lo stesso titolo all'Erario. Il Consiglio, proponendosi di far cessare almeno in parte questa passività, senza portare nuovo aggravio agli impiegati, aveva chiesto alla Direzione generale delle gabelle di eseguire il pagamento dell'imposta direttamente alla Tesoreria provinciale, anzichè sui ruoli dell'Esattore, con che si avrebbe il risparmio della provvigione dovuta al detto Esattore, che supera le 80,000 lire annue.

A noi pareva che tale domanda, non recando il menomo aggravio all'Erario, avrebbe dovuto essere indubbiamente assecondata. In quella vece, proprio all'ultima ora, la Direzione generale delle gabelle, confortata da un voto del Consiglio di Stato, ha fatto sapere che il pagamento di quello tassa doveva eseguirsi sui ruoli.

L'Amministrazione ferroviaria fu quindi costretta a porre sugli impiegati quell'aggravio, che avrebbe voluto evitare.

Sino dal 1877, la cessata Amministrazione delle dette Ferrovie si era occupata di recare miglioramenti ai dormitorii nelle varie Stazioni pei macchinisti e fuochisti; ma alcune difficoltà, opposte prima dal R. Commissariato, e poscia dal fatto dell'imminente passaggio sotto la diretta Amministrazione governativa, fecero sospendere ogni provvedimento in proposito.

Ora sappiamo che, per ordine del Consiglio d'amministrazione, trovansi allo studio i progetti pegli accennati miglioramenti, conformi ai principii dell'igiene.

Siamo in grado di annunciare che i lavori di riordino allà Stazione pei passeggieri a Ventimiglia verranno intrapresi quanto prima, essendosi già ultimate anche le formalità pel relativo appalto.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha stipulato dei contratti con parecchie Ditte italiane per la fornitura di 320,000 traversine di quercia rovere, diviso in 11 lotti, per l'ammontare complessivo di L. 1,612,000.

Sappiamo che il cav. Frescot, ing. capo del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, insieme col sig. capitano d'artiglieria Emilio Aprosio, applicato alla R. Fonderia di Torino, delegati dal Ministero della guerra, partiranno entro la settimana alla volta del Creusot, per assistere alle esperienze di resistenza e di traino, che ivi si faranno, del carro (*truck*) a 12 assi, costruito in quelle officine, per conto del detto Ministero della guerra, per il trasporto su ferrovia delle bocche da fuoco pesanti sino a 120 tonnellate.

Tali esperienze acquistano una grande importanza pel fatto, che finora i massimi pesi trasportati per ferrovia non oltrepassavano le 50 tonnellate.

Il suddetto *truck* ha già servito al trasporto dal Creusot a Parigi della grande piastra di corazzatura, del peso di 67 tonnellate, che si trovava esposta all'ultima Mostra mondiale.

La perfetta riescita di questo carro costituisce un grande progresso nei trasporti ferroviarii, dovuto alla intelligente iniziativa dei signori Schneider e C., e del loro rappresentante in Italia, ing. comm. Rognetta; sicchè la Società Parigi-Lione-Mediterraneo ne autorizzò la circolazione cogli ordinarii treni-merci, ed il Ministero della marina francese domandò al Creusot il completo progetto di un carro simile, destinato al trasporto dei cannoni, normalmente di 120 tonnellate, ed eccezionalmente persino di 150. Questo carro avrebbe 16 assi, in luogo di 12, e sarebbe capace di superare curve di 120 metri di raggio.

I lavori per l'annunciato esperimento del Block-System dell'ing. Cerradini furono definitivamente cominciati sulla linea Genova-Pisa. A quest'uopo si procedette, lungo la stessa linea, alla posa del filo telegrafico di 4 m|m. Gli apparecchi elettro-magnetici pel detto sistema saranno provvisti dal Tecnomasio di Milano, che nella gara all'uopo apertasi offerse le condizioni più favorevoli.

Il medesimo Consiglio d'amministrazione ha fatto esaminare un nuovo apparecchio elettrico inventato dal signor Bernardo Giorda di Venezia, e da lui denominato *avvisatore elettrico per le strade ferrate*.

I vantaggi ch'esso presenta si riassumono:

1° In un nuovo mezzo di comunicazione delle Stazioni e dei caselli di guardia tra loro, mercè uno speciale sistema di segnalazione con un solo filo;

2° Nella possibilità di tutelare la sicurezza dei viaggiatori, mettendo ogni carrozza in comunicazione col carro bagagli, facendovi suonare una campana d'allarme mercè la rottura del filo di comunicazione, e spuntare una banderuola di giorno, ed un razzo di notte, dalla carrozza da cui parti il segnale.

Essendosi riconosciuto che tale invenzione potrebbe tornare utile, il Consiglio d'amministrazione ordinò di farne completi esperimenti sul tratto Dolo-Marano, ed ha nominato apposita Commissione per assistervi e riferire sull'esito.

Il detto Consiglio d'amministrazione ha pure disposto perchè nella Stazione di Sori (Genova-Pisa) venga attivata la corrispondenza telegrafica privata. Ciò avrà luogo, appena la Direzione generale dei telegrafi dello Stato avrà dato corso alle formalità amministrative, richieste in simili casi.

Siamo informati che in questi ultimi giorni, il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato alla Impresa industriale italiana di Napoli, diretta dall'ing. comm. Cottrau, la costruzione del grandioso ponte di Muro, in una sola luce di 72 metri, per la ferrovia Pontebbana, nonchè di altri ponti minori per la stessa ferrovia e per la diramazione ferroviaria dalla Stazione di Como al Lago.

In questi ultimi giorni vennero pure deliberati alla medesima Impresa industriale italiana: dalle Ferrovie Romane la fornitura di 245,000 chilogrammi di ramponi; dalle Ferrovie Meridionali la costruzione di varii ponti, della luce complessiva di 94 metri, per la linea Taranto-Reggio, e di un gran ponte, di 60 metri di luce in una sola campata, sul Gurnalunga in Sicilia; e dalle Ferrovie Sarde la costruzione della tettoia per la Stazione di Cagliari.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta sull'esercizio delle ferrovie. — Leggesi nell'*Opinione*, del 31 gennaio p. p.:

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane ha tenute altre quattro sedute nello scorcio dello spirante gennaio, sotto la presidenza dell'on. senatore Jacini.

Furono sempre presenti quasi tutti i suoi membri, compresi i due nuovi eletti, on. Bertolè-Viale e Baccarini.

È stato nominato vice-presidente della Commissione l'on. Bertolè-Viale, e furono presi i definitivi concerti per l'inchiesta da farsi nell'interno dello Stato.

Dopo aver discusso intorno alle relazioni dei singoli Comitati, si è stabilito che le sedute pubbliche si terranno nelle principali città e nei più importanti centri ferroviarii, incominciando da Firenze il giorno 16 aprile p. v.

Infine la Commissione ha deliberato di invitare tutti coloro, che intendono rispondere in iscritto alle domande del questionario, a mandare intanto, prima del 31 marzo, quello che avranno pronto, anche se non avessero compiuto il lavoro, con facoltà di mandar poi il resto.

— L'*Opinione*, del 1° corr., annuncia poi che il senatore Jacini, presidente della suddetta Commissione d'inchiesta, ha indirizzato la seguente lettera, in data del 1° febbraio, all'on. presidente del Senato. Lo stesso giornale, deplorando che a quella Commissione vengano a mancare i consigli di un uomo autorevole e competente, qual è il senatore Jacini, aggiunge che nessun'altra ragione, oltre quelle da lui accennate, lo ha spinto a questa risoluzione.

Ecco la lettera:

« *Eccell.mo sig. Presidente del Senato.*

« Allorchè il Senato mi fece l'alto onore di eleggermi a membro della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, e la Commissione medesima volle affidarmi l'incarico di presiederla, io non esitai a dichiarare, nel modo il più esplicito, alla Commissione, nella seduta del 7 ottobre 1878, che l'altra mia incombenza di membro e di presidente della Giunta per l'inchiesta agraria mi rendeva impossibile di presiedere non solo, ma anche di partecipare ai suoi lavori, se non provvisoriamente.

« Oggi che ho la compiacenza di vedere assai bene avviata l'opera dell'inchiesta, che la Commissione è ridivenuta completa, e che un nuovo vice-presidente è stato eletto, sicchè mi è lecito abbandonare, senza il minimo danno e il minimo scrupolo di coscienza, il cómpito da me provvisoriamente assunto, mi sento in dovere di affrettarmi a rivolgermi all'E. V. per rassegnare nelle di Lei mani il mandato, conferitomi dal Senato, di membro della Commissione per l'esercizio delle ferrovie italiane, nella speranza che l'Alto Corpo, da V. E. degnamente presieduto, vorrà provvedere a sostituirmi qualcun altro de'suoi componenti.

« Mi creda col massimo ossequio.

« Di V. E. « *Devotissimo* S. JACINI ».

Tariffe ferroviarie. — La Direzione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha pubblicato il seguente avviso:

Le Amministrazioni delle strade ferrate oltre Peri avendo denunziato per il 1° del p. v. marzo le tariffe speciali n.° 1 e 2 a piccola velocità, valevoli pei trasporti di cereali in servizio diretto italo-germanico, si rende noto al pubblico, che da quella data cesseranno di aver vigore le due tariffe speciali di cui trattasi.

Sono, per altro, in corso pratiche colle Strade ferrate estere in corrispondenza, per l'attuazione di una nuova tariffa speciale pei trasporti di cereali destinati a date Stazioni germaniche; la quale, appena concretata, sarà fatta conoscere al pubblico con altro apposito avviso.

Tramways di Roma — Leggesi nella *Libertà*, del 2:

I lavori per la costruzione della linea di *tramway* da Roma a Tivoli sono stati in questi giorni sviluppati su vasta scala. La Società, dopo di avere pagato, due giorni fa, la somma di 88 mila lire all'Ufficio del Registro per le concessioni ottenute, e di aver vinto la questione sollevata

dalle Ferrovie Romane circa il passaggio del *tramway* sul binario della ferrovia, intende di potere aprire colla bella stagione la nuova linea. Si calcola che in meno di un'ora si potrà andare ai bagni delle acque Albule, ed in un'ora e mezza a Tivoli.

Intanto l'egregio direttore della Società, signor Desiderio Baccelli, ha avuto una buona idea. Onde facilitare agli agricoltori, operaj, contadini, ecc., che si recano al mattino verso Ponte Molle, ha ribassato i prezzi da 25 a 15 centesimi, a cominciare dal mattino fino a mezzogiorno.

Questo ribasso dei prezzi cominciò col giorno 3 febbraio.

Tramway Verona-Cologna Veneta-Montagnana — Leggiamo nel *Sole* che il 19 gennaio p. p. ebbe luogo, presso il Municipio di Verona, una seduta preliminare per trattare la questione della costruzione di una linea di *tramway* con trazione a vapore, che da Verona, passando per S. Giovanni Lupatoto-Zevio-Ronco-Albaredo-Cucca-Cologna Veneta, si spinga fino a Montagnana, percorrendo così una tratta di oltre 52 chil. Coloro che si fecero iniziatori di questa utile impresa sono il presidente della Camera di commercio di Verona, cav. T. Vicentini, il signor Bazzoni Giuseppe, ed il signor ing. Radice, che già condusse a felice esito la linea Milano-Vaprio.

Auguriamo (dice il *Sole*) che gli sforzi dell'ing. Radice, del cav. T. Vicentini, del comm. Camuzzoni, sindaco di Verona, del sig. Perez, assessore di quella città, dei sindaci tutti dei Comuni sovra citati, accorsi premurosi alla conferenza, non che il gentile, quanto intelligente appoggio dato da quell'onorevole prefetto comm. Gadda possano approdare a buon porto.

Ferrovia Conegliano-Vittorio. — Scrivono da Vittorio, 27 gennaio, alla *Gazz. di Venezia*:

I lavori della nostra ferrovia, malgrado l'incostanza dei tempi, procedono alacremente, e fra poco la vaporiera, da tanto tempo sospirata, giungerà, apportatrice di un felice avvenire, alla nostra città, che porta orgogliosa il nome augusto del Re liberatore. Se in ogni tempo è necessaria la concordia per portare a compimento un'opera che, ad onta di gravi sacrificii, promette il risorgimento della nostra città, ora è più necessario che mai che questa concordia regni con tutta la forza tra noi, per il maggiore svolgimento della nostra industria e del nostro commercio.

In quanto alla fermativa opportuna agli abitanti del riparto di Ceneda, la Società Veneta ha creduto di aderire a questa fermativa, tenendo in considerazione la lontananza degli abitanti e la parte maggiormente aggravata.

Linee d'accesso al Gottardo ed al Sempione. — Abbiamo già accennato alle petizioni presentate al Parlamento dalle Autorità provinciale e comunale di Milano circa le decisioni della Commissione della Camera per le linee d'accesso ai valichi alpini svizzeri, colle quali petizioni si chiedeva che pel Gottardo venga adottata la linea di Gallarate e pel Sempione quella di Arona.

Ora, alla loro volta, sono le rappresentanze della Provincia e del Comune di Novara, che inoltrano al Parlamento una contro-petizione, chiedendo invece che la Camera voglia approvare il voto della sua Commissione.

Novara intende provare che per la linea genovese di congiungimento del Mediterraneo col Gottardo il tracciato migliore abbia a ritenersi quello di Sesto Calende, perchè desso si conforma alle stipulazioni internazionali ed alla legge del 1871, e perchè con esso viene puntualmente adempita l'altra condizione della Convenzione di Berna, cioè che la linea sia determinata nel senso del *raccorciamento*. Ed inoltre che la differenza tra la detta linea e quella di Gallarate, partendo da Novara, è di ben nove chilometri e mezzo, senza tener calcolo di molte altre ragioni, che, sotto il rispetto tecnico, hanno una importanza gravissima.

Quanto al Sempione, parve meno opportuno che Milano volesse che fosse eseguita la linea di Arona (la quale è più lunga di sei chilometri di quella di Gozzano, e richiederà inoltre un maggior costo chilometrico), quasi che l'obbiettivo di questa nuova via internazionale fosse il commercio dell'una o dell'altra provincia, mentre invece è quello dell'Italia, e più specialmente dell'Italia superiore, con due terzi della Francia, colla riva sinistra del Reno, col Belgio, ecc.

Tutte queste ed altre ragioni furono ampiamente svolte nella petizione del Consiglio provinciale di Novara, con una memoria redatta in modo chiarissimo dall'avvocato Negroni, membro della Deputazione e sindaco della città, alla quale fanno seguito tre studiati rapporti tecnici, che riguardano però il solo tracciato pel Gottardo.

— A questo proposito, dobbiamo aggiungere che alla Camera di commercio di Torino, nella seduta del 25 gennaio, il consigliere Locarni, relatore della Commissione nominata per istudiare i progetti di congiunzione delle ferrovie pel Gottardo e del Sempione colle linee italiane, lesse la elaborata sua relazione, conchiudente col proporre che, « associandosi ai voti del Consiglio provinciale di Novara, la Camera deliberi di appoggiarne caldamente le proposte, e di raccomandarle, a nome degli interessi di cui la Camera stessa è legittima rappresentante, alla saviezza delle due Camere del Parlamento ed alla illuminata giustizia del Governo del Re ».

La Camera di commercio, ad unanime voto, encomiò l'operato della sua Commissione; ed adottandolo senza alcuna osservazione od aggiunta, ne ordinò la stampa; ed eziandio a voto unanime, mandò darsene pronta comunicazione alla Deputazione provinciale ed alla Giunta comunale di Torino, invitando la propria Commissione ad unirsi, secondo la avutane richiesta, alla Commissione costituita da quei due Consessi rappresentativi, per coordinare insieme quelle ulteriori istanze, che si avessero a promuovere congiuntamente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo una circolare del Consiglio federale, il preventivo per il 7° anno di costruzione, dal 1° ottobre 1878 fino al 30 settembre 1879, è il seguente:

a) Spesa per il capitale	Fr.	300,000
b) Amministrazione centrale	»	113,725
c) Interessi sulla costruzione	»	2,674,012
d) Spese di costruzione della linea	»	14,828,770
Totale	Fr.	17,913,507

Le spese per la costruzione della linea si suddividono nelle seguenti cifre:

a) Direzione tecnica di costruzione	Fr.	340,635
b) Espropriazione	»	2,889,709
c) Lavori di terra (*Unterbau*) (lavori preliminari 511,000)	»	10,910,342
d) Lavori sopra terra (*Oberbau*) (Fiora-Erstfeld)	»	594,200
e) Costruzioni (*Hachbau*) (Fiora-Erstfeld)	»	63,600
f) Inventario (Direzione tecnica di costruz.)	»	9,320
g) Cassa di soccorso degli impiegati e lavoranti	»	20,968
	Fr.	14,828,774

La somma di costruzione di 227 milioni di franchi, fissata dalla Conferenza internazionale del giugno 1877, si divideva al 30 settembre 1878 nel seguente modo:

1° Previste per il gran tunnel	Fr.	64,728,980
2° Spese per le ferrovie delle vallate ticinesi	»	33,489,400
3° Spese per le linee d'approccio	»	20,849,901
4° Ancora disponibili per le linee d'approccio	»	107,931,719
	Fr.	227,000,090

I sussidii per le linee d'approccio sono:

1° A tenore del trattato del 15 ottobre 1869, art. 16 e 17	Fr.	28,333,333
2° A tenore del trattato del 12 marzo 1878, art. II	»	28,000,000
	Fr.	56,333,333

dei quali finora vennero versate le rate per i quattro primi anni di costruzione di fr. 3,148,148, ossia . Fr. 12,592,593
depositate, e quindi assicurate le rate per il 5°
ed il 6° anno di costruzione, complessivamente » 6,296,296

Fr. 18,888,889

Restano ancora da pagarsi Fr. 37,444,444

— La *Gazzetta Ticinese* del 29 dice:

Ecco il risultato definitivo della votazione popolare del 19 corr. sulla legge federale concernente i sussidii alle ferrovie delle Alpi: 278,586 *sì*, e 115,465 *no;* quindi la maggioranza per l'accettazione fu di 163,121 voti.

— La stessa *Gazzetta* dice che, da parte della Società assuntrice C. Marsaglia, Federico Müller e C. Ott, alla quale vennero assegnati i lavori di terra (*Unterbauarbeiten*) della linea Biasca-Airolo, venne fatto il deposito della prescritta cauzione di un milione e 50 mila franchi in valori solidi.

Ferrovie svizzere. — In occasione di un caso speciale, il Consiglio federale ha risolta la massima: che anche quegli accidenti ferroviarii prodotti da spensieratezza e da trascuranza, dai quali non fossero derivati danni, abbiano ad essere sottoposti ai tribunali, poichè l'art. 67 *b* del Codice penale federale del 3 febbraio 1852 dichiara punibile chi in qualunque modo, col non adempimento di una operazione a cui è obbligato, provoca un accidente ferroviario.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi durante lo scorso mese di dicembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilom.): Persone trasportate 10,200 (dicembre 1877, 11,729), introito franchi 10,300 (fr. 12,314.05); merce trasportata, tonn. 2385 (tonn. 2184), introito fr. 9,600 (fr. 9,148.53). Introito complessivo fr. 19,900 (fr. 21,462.58), ossia fr. 485.37 (fr. 523.48) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso. (26 chilom.): Persone trasportate 12,800 (1877, 15,401), introito fr. 8,600 (fran. 10,501.50); merce trasportata, tonn. 1100 (tonn. 1161), introito fr. 3,100 (fr. 3535.36). Introito complessivo fr. 11,700 (fr. 14,036 86), ossia fr. 450 (fr. 539.88) in media per chilometro.

Il movimento generale su questi due tronchi ferroviarii durante l'anno 1878 (riservate però le risultanze per i mesi di novembre e di dicembre, calcolate solo approssimativamente) fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno. — Passeggieri trasportati, 172,230 (1877, 206,030), introito fr. 206,085 85 (fr. 232,577.55); merce trasportata, tonn. 24,525 (tonn. 25,060), introito, fr. 107,704.97 (fr. 101,321.48). Introito complessivo fr. 313,790.82 (fr. 333,899.03), ossia fr. 7653.43 (fr. 8143.88) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso. — Passeggieri trasportati, 194,100 (1877, 222,073), introito fr. 158,113.05 (fr. 172,743.25); merce trasportata, tonn. 14 445 (tonn. 13,830), introito fr. 44,192.70 (fr. 44,192.70 (fr. 42,601.31). Introito complessivo franchi 202,305.75 (fr. 215,344.56), ossia fr. 7,780.92 (fr. 8,282.48) in media al chilometro.

Ferrovie belghe. — Secondo il giornale *Maaseen-Roerboden*, il Governo prussiano non avendo ancora potuto compiere il suo Ufficio doganale sulla sezione Gladbach-Ruremonde, l'apertura della linea Anversa-Gladbach non potrà aver luogo prima del 15 febbraio, e forse si dovrà attendere sino al 1° di marzo, anzichè al 1° febbraio, come era stato annunciato.

Ferrovie austriache. — Avendo alcuni giornali asserito che la Società della ferrovia Gratz-Köflach venne posta sotto sequestro, dietro richiesta di un creditore, il sig Zang, il Direttore della Società ferroviaria Belga ha diretto al *Moniteur des intér. matér.* una lettera, in cui dichiara che, quando questa Società ha preso interesse nella suddetta Società austriaca, ha tosto rimborsato il signor Zang del suo credito, ogni sequestro venne quindi tolto da oltre un anno, ed ora quel Consiglio di amministrazione (di cui fanno parte due Belgi) è in pieno e tranquillo possesso ed esercizio della detta ferrovia.

Ferrovie russe. — Il *Times* ha da Charkoff, 22:

Una tempesta di neve, che ha durato tre giorni, ha interrotto il traffico della ferrovia Charkoff-Azoff. Settemila operaj lavoravano per toglier la neve dalla linea, e riattivare le comunicazioni, che sono pure interrotte per la stessa cagione sulle ferrovie di Pottaw e Sumy, e su quelle di Sebastopoli e Mosca.

Ferrovie in Serbia — La *Nuova Stampa Libera* ha da Belgrado:

Il generale russo Tchernajeff è giunto con una missione speciale del granduca Nicolò, per ottenere la concessione della ferrovia Nisch-Belgrado, per conto di una Società russa presieduta dallo stesso granduca.

Ferrovie del Giappone. — Scrivono all'*Osser. Triest.* che il sistema delle ferrovie del Giappone va sempre più sviluppandosi. Si fanno degli studii per la costruzione d'una nuova ferrovia dalla Stazione di Umeda a Osaka sino a Wakayama nel Kinsciu. Si attendono grandi vantaggi da questa linea, che farà concorrenza a quella in costruzione fra Kioto e Otsu.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Il *Diritto*, del 30 gennaio, scrive:

L'Ufficio tecnico municipale ha compiuto gli studii relativi alla demolizione del caseggiato, che rimane tra la piazza di Sant'Andrea della Valle ed il vicolo dell'Abate Luigi.

Questa demolizione, che renderà più ampia la piazza di Sant'Andrea della Valle, avrà anche lo scopo di allargare il vicolo che sta tra la chiesa e le case da demolirsi: vicolo angustissimo, di grande passaggio, continuamente asserragliato da carrozze e da ommibus.

Vi sono, pur troppo, altri passaggi che, per la loro angustia e per l'eccessivo affluire di persone e di vicoli, presentano pericoli ad ogni momento, e spesse volte sono causa di contusioni e rotture Fra gli altri, c'è la Via de' Pettinari, che mette a Ponte Sisto, e la « Ripresa dei Barberi ». La necessità di allargare questi punti di transito era sentita anche prima del 1870. Dopo il 1870 poi, a proposito dei varii progetti di riordinamento edilizio, se ne parlò più volte in Consiglio comunale, ma non se ne fece mai nulla.

È lodevole che il Municipio pensi a far vie nuove e belle; ma prima di tutto si dovrebbe pensare al miglioramento di quelle vecchie strade, poste nel cuore della città, dove c'è permamente pericolo di disgrazie.

Monumento a V. E. in Roma. — La *Perseveranza* ha da Roma, 3:

La Commissione pel monumento a Vittorio Emanuele si è riunita, sotto la presidenza dell' on. Depretis, e coll'intervento dell'on. Coppino.

Vennero respinte una petizione degli artisti, con cui chiedevano la libertà della scelta del progetto, ed un'altra, la quale domandava che il concorso fosse limitato ai soli italiani.

Si deliberarono quindi le modalità del concorso, fissando la spesa in otto milioni.

Fognatura dell'Agro Romano. — Il *Diritto* dice che il Ministero d'agricoltura, allo scopo di promuovere nell'Agro Romano i lavori di fognatura, inizierà nel corrente anno un concorso speciale di macchine, attrezzi, tubi ed apparecchi per la fognatura stessa, affidandone la esecuzione al Comizio agrario di Roma, come venne praticato l'anno scorso per il concorso delle mietitrici e falciatrici.

Bonificamento delle paludi di Comacchio. — Leggesi nell'*Opinione*, del 31 gennaio:

I signori Chizzolini e dott. Schanzer, autori di un grandioso progetto di bonificamento delle paludi di Comacchio,

furono ieri ricevuti al Quirinale da S. M. il Re Umberto.

S. M. si degnò di accettare che il canale principale da costruirsi per il bonificamento suddetto prenda il nome di *Canale Umberto*.

Opere di bonificamento in Sardegna. — Nella seduta del 30 gennaio al Senato, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici pel 1879, l'on. Serra richiamò l'attenzione del Governo sulle urgenti opere di bonificamento di cui ha bisogno la Sardegna, e deplorò che nel bilancio, mentre si sono stabilite molte somme per bonificazioni in altre provincie, non si sia punto pensato alla Sardegna, che ne ha egualmente diritto, e forse maggior bisogno.

Il ministro Magliani, a nome del suo collega, assicurò l'on. Serra che il Governo non dimentica la Sardegna, e che terrà conto delle sue raccomandazioni.

Serra ringraziò, sperando che le buone parole saranno seguite dai fatti.

Bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1879. — Nelle sedute del 29 e 30 gennaio p. p. il Senato discusse il bilancio dei lavori pubblici, già approvato dalla Camera. Nessun incidente notevole. L'on. Berti si riservò di svolgere una interpellanza al Ministro dei lavori pubblici sui lavori urgenti dei porti di Venezia e di Chioggia; e l'on. Brioschi si riservò di parlare dei lavori ferroviarii del Regno, quando verrà in discussione il bilancio dell'entrata.

A questo proposito però nacque una breve discussione, a cui presero parte il Ministro, l'on. Brioschi, il relatore Giovanola, gli on. Martinelli e Casati, dopo la quale si approvarono i capitoli riguardanti la costruzione di ferrovie.

Infine, tutti gli articoli del bilancio furono approvati, ed allo scrutinio secreto si ebbero voti fav. 69, cont. 3.

Strade provinciali. — Il 29 gennaio p. p. si è riunita la Giunta nominata dagli Ufficii della Camera sul progetto di legge per aumento di un milione al fondo inscritto nel bilancio 1879 per costruzione di strade nelle provincie che più ne difettano, e corrispondente diminuzione del fondo da inscriversi per lo stesso oggetto sul bilancio 1880. Essa ha proceduto alla sua costituzione, nominando presidente l'on. Melchiorre e segretario l'on. Cerulli.

— La *Gazz. Uff.* del 28 gennaio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 5 detto mese, con cui è approvata la deliberazione 24 gennaio 1878 del Consiglio provinciale di Treviso nella parte che riguarda l'aggiunta all'elenco delle strade provinciali di quella che da Asolo, per S. Vito, Riese e Vallà, giunge alla Stazione ferroviaria di Castelfranco; ed è invece revocata la deliberazione stessa nella parte che riflette l'esclusione dal detto elenco dell'altra strada da Asolo e Crespignago, Maser, Caerano, Pieve di Montebelluna, alla Nazionale Feltrina.

— Con R. Decreto del 16 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 1° corr.), viene escluso dall'elenco delle strade provinciali della provincia di Caltanissetta il tratto che da Delia mette al confine coll'altra provincia di Girgenti verso Canicatti.

Grande Stabilimento siderurgico. — La *Gazz. d'Italia*, del 2, scrive:

L'annunzio della presentazione del progetto di legge per l'impianto di un grande Stabilimento metallurgico in Italia, capace di produrre i ferri e gli acciai occorrenti alla Marina, all'esercito ed alle ferrovie, ha incontrato grandissimo favore presso i capitalisti esteri, molti dei quali hanno già presentate offerte al Governo per ottenere la concessione dello Stabilimento.

È noto che agli esercenti del nuovo Stabilimento siderurgico sarà accordato l'uso delle miniere dell'isola della Elba, le quali nel 1881, cessando l'attuale concessione, ritorneranno al Demanio.

Parecchi Comuni poi, i quali possono disporre di una ragguardevole forza motrice d'acqua, hanno chiesto che sia impiantato lo Stabilimento nel loro territorio.

Bibilioteca ferroviaria. — L'*Opinione* scrive:

Annessa alla Scuola preparatoria per agenti ferroviarii, è stata fondata dalla Lega romana per l'istruzione del popolo, col concorso del Ministero dei lavori pubblici e di quello di agricoltura, industria e commercio, una Biblioteca circolante in materia di ferrovie e telegrafi. L'uso di questa Biblioteca è riservato agl'impiegati ferroviarii e telegrafici residenti in Roma, ed a chiunque ne faccia domanda alla Direzione della scuola.

Ispettore generale del Genio navale. — L'*Italia Militare* annunzia che il comm. Felice Mattei, ispettore delle costruzioni nel Corpo del Genio navale, è stato promosso al grado d'Ispettore generale nel Corpo medesimo.

Ufficii telegrafici. — Il 20 gennaio p. p. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle seguenti Stazioni di ferrovia:

Alberedo, Castelfranco Veneto, Istrana con Padernello (provincia di Treviso); Bassano Vicentino, Dueville, Thiene, Schio, Rosà, Rossano Veneto (provincia di Vicenza); Campodarsego, Camposampiero di Brenta, Cittadella, Fontaniva, S. Giorgio delle Pertiche, S. Martino di Lupari, S. Pietro Engù, Vigodarzere e Villa del Conte (provincia di Padova).

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente in Berna, annuncia che l'Ammininistrazione telegrafica ottomana acconsente nuovamente a che siano diretti agli Ufficii da essa dipendenti telegrammi privati in cifra od in linguaggio convenuto, e compilati in una qualunque delle lingue ammesse per la corrispondenza internazionale.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe anche nella scorsa settimana la vicenda accennata nelle precedenti.

Le Azioni della Società delle Meridionali oscillanti con poco favore (salvo un giorno, in cui Firenze le tenne sostenute fino a 343) dal 340 al 339, mentre le Obbligazioni relative si tennero fermissime a 267.50 e 268. I Boni con denaro a 579 e 578. Nè le richieste fecero difetto alle Obbligazioni sarde: quelle della serie A si aggirarono tra il 267.75 al 268; le altre, della serie B, tra il 264 al 264.50. Le nuove in progressivo aumento da 243 a 245. — L'Alta Italia a 262.50; le Pontebbane a 396.50 e 397.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 142 e 143; le Obbligazioni relative a 235 e 234; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 245 e 246. Le Azioni Ferrovie Romane a 74 e 75; le Obbligazioni a 287 e 286.

CONVOCAZIONI

Società Romana per lo zucchero nazionale. — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 15 corrente in Firenze (sede sociale), per udire le comunicazioni della Direzione e del Consiglio, ed il rapporto dei sindaci sui bilanci 1874-1878, per la nomina di consiglieri e sindaci per l'esercizio 1878-79, e per deliberare sul rapporto della Commissione circa le condizioni della Società e provvedimenti relativi.

Banca di Vercelli — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 16 corrente in Vercelli (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio e dei censori sull'esercizio 1878, per approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di 9 consiglieri ed 1 censore.

Società anonima Romana per la fabbricazione di materiali laterizii — Gli azionisti sono convocati in adunanza ordinaria pel giorno 16 corr. in Roma (Camera di commercio), per l'approvazione del bilancio 1878, e per la elezione di consiglieri e sindaci.

Cartiera italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 corrente in Torino

(Borsa), per udire la relazione del Consiglio ed il rapporto dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Banco di Sconto e di Sete in Torino — Si pagherà in anticipazione agli azionisti, dietro domanda, il dividendo di L. 11.10 per azione scadente il 1° luglio p. v., sotto deduzione dell'interesse 4 0[0 all'anno pei giorni dalla data del pagamento, presso la sede del Banco (via Santa Teresa, 11).

Avvisi d'Asta

L'11 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Porto Maurizio, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Oneglia al Piemonte, compreso fra Oneglia ed il ponte sul fiume Tanaro in Nava, della lunghezza di m. 45.273, per la presunta annua somma di L. 22,260. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1800; cauzione definitiva L. 700 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Maremmana Superiore dalla Castagnola nella Sublacense al ponte Orsino nella Prenestina Nuova, per l'annuo canone di L. 5498.13. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 450 in moneta o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 550 idem o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale della Marina di Belvedere alle Saline di Lungro, compreso fra il fiume Grande e Sant'Agata d'Esaro, della lunghezza di m. 22,752.57, per la presunta somma di L. 418,206.21. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 14,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costuzione della strada obbligatoria del Comune di Bella, che dall'abitato conduce alla Stazione ferroviaria omonima, della lunghezza di m. 6386.50, per la presunta somma di L. 46,254.42. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva lire 5000 in valuta legale o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Nettunese, dalle Frattocchie sulla provinciale Appia all'incontro della Maremmana Inferiore (III tronco), in diminuzione dell'annuo canone di L. 4087.51, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Orvieto, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della ricostruzione della zona stradale del Corso Cavour, in diminuzione della somma di L. 73,350, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 13 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del ponte della Fiumarella sulla strada provinciale Aurelia (III tronco) e relativa sistemazione stradale, per la presunta somma di L. 28,210.74. Deposito interinale L. 500 in moneta o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 2400 id. o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Pisa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo e rinforzo di un tratto dell'argine lungo la ripa destra dell'Arno, compreso fra la casa Vannucchi ed il Passeggio, della lunghezza di m. 3552, per la presunta somma di L. 27,471. Lavori da eseguire entro 4 mesi. Deposito interinale L. 1500 in numerario o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 3000 idem o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei seguenti tronchi stradali: 1° Strada per Sersale, dall'abitato di Cropani a Sersale, della lunghezza di m. 7770.03, per la presunta somma di L. 42,470.80; 2° Strada di accesso dalla Stazione di Cropani e la strada provinciale, della lunghezza di m. 279, per la presunta somma di L. 1513.07. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o rendita D. P., od ipoteca del doppio della cauzione.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ancona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione e manutenzione per anni 10 di strade e marciapiedi nell'interno delle città, per l'annuo canone di L. 7924.25. La costruzione dovrà compiersi entro un anno, e la manutenzione per 10 anni dalla consegna. Deposito L. 900 in numerario.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale dei Pentri, dal quadrivio di Monteverde, al ponticello di Leonardo, della lunghezza di m. 43,687.70, per l'annuo canone di L. 8800. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti bancarii, o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale, dall'innesto in contrada Lecco alla Marina di Paola, della lunghezza di metri 34,178, in diminuzione dell'annuo canone di L. 10,087.47, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1500, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Monte Cucco a Monte Pecoraro, con diramazione dai Piani di Ninfo a Mongiana, della lunghezza di 22,298, per l'annua somma di L. 9940. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dal confino di Borgia s'innesta alla consortile Borgia-Girifalco-Maida, della lunghezza di m. 5958.55, per la presunta somma di L. 41,306.42. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Macerata, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco detto di Caspriano nella strada Vissana, per la presunta somma di L. 89,574.36. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 1400; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 2° tratto della strada provinciale da Campofiorito per Contessa al confine della provincia, sin presso le prime case di Contessa, della lunghezza di chil. 6.180, in diminuzione della somma di L. 180,000, diminuita del ribasso di L. 9.75 p. 0[0 offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000 in numerario o fedi di credito; cauzione definitiva L. 15,000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 1° tronco della strada nazionale dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra la sua diramazione dalla strada provinciale da Cuneo ad Alba presso Fossano e la città di Ceva, della lunghezza di m. 43,854, per il presunto canone annuo di L. 44,350. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 2500; cauzione definitiva L. 1385 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 2° tronco della indicata strada nazionale dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra Ceva ed il ponte sul Tanaro presso Nava, della lunghezza di m. 40,662, per il presunto canone annuo di L. 19,530. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 610 di rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

1ª Settimana. — *Dal 1° al 7 gennaio* 1879.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879.	1,446.—	346,795.15	239.83
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	334,780.34	231.53
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 12,014.81	+ 8.30
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	346,795.15	239.83
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	334,780.34	231.53
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 12,014.81	+ 8.30
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,146.—	119,409.50	104.20
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	117,256.32	102.95
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 7	+ 2,153.18	+ 1.25
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,146.—	119,409.50	104.20
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	117,256.32	102.95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 7	+ 2,153.18	+ 1.25

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1878

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,634.20	11,535.85	6,200.13
Piccola Velocità	5,920.58	263.45	2,587.75
Totali . . .	33,554.78	11,799.30	8,787,88

Strade Ferrate Romane

46ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *novembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	471,290.33	14,830.47
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	509,676.51	16,145.51
Differenza (in più . . .	11	—	—
Differenza (in meno . . .	—	38,386.18	1,315.04
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 9.bre 1878 .	1,655	23,095,828.09	15,818.75
Periodo corr. 1877	1,646	24,069,342.45	16,555.01
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	973,514.36	736.26

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 agosto 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	7261	9,019.08	20554	35,621.63	44,640.71
Bagagli e cani.	194	166.57	874	902.15	1,068.72
Merci a G.V. ..	707	562.83	2291	4,850.21	5,413.04
Merci a P.V. ..	1161	7,190.39	1298	12,152.71	19,343.10
Introiti diversi.	»	256.68	»	560.17	816.85
Totale L.	9323	17,195.55	25017	54,086.87	71,282.42

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 27 gennaio 1879.

5.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 22 Azioni estratte.

469 479 604 608 904 938 956 1080 1175 1293 1489
1729 1751 1820 1846 2463 2467 2579 2598 2791 2852 2998

13.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 77 Obbligazioni estratte.

113 368 709 888 1217 1672 2338 2436 2568 2878 2967 3063 3577
3969 4561 5309 5969 6594 6915 6995 7372 7751 8626 9479 9599 9667
10462 10546 10616 10906 10987 11968 12079 12332 12526 12559 13367 13431 13886
13959 14114 14129 14226 14435 14623 14971 15135 15281 15311 15457 15771 16641
17063 17374 17673 18079 18243 18465 18614 18711 19127 19142 19358 19543 20754
21184 21215 21240 21419 21474 21513 22388 22471 22743 22910 23351 23651

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1879, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza dell'annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1879.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1879).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

da riscattarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie dell'Alta Italia estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1876 N. 347
id. 30 gennaio 1878 » 654 - 691

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

da riscattarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie dell'Alta Italia estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1876 N. 16240
» 29 id. 1877 » 5033 9094 11835 14402 20593
» 30 id. 1878 » 1566 1688 3454 4997 5933 6357 7342 7713 9606 13314 15615

Milano, 28 gennaio 1879.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO, e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	29,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	18,000	»
CERCHI di ferro	»	72,000	»
CERCHI d'acciaio	»	182,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle ecc.	»	161,000	»
GHISA da rifondere.	»	108,000	»
OTTONE da rifondere	»	38,000	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	»	7,000	»
ZINCO da rifondere	»	6,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **11 febbraio p.v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 13 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 20 gennaio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 12 Febbraio 1879 N.° 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SULLA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE

Con questo titolo, l'egregio ingegnere Guido Parravicini ha testè pubblicato in Milano (tip. degli Ingegneri) un interessante studio intorno alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie; e noi crediamo di far cosa gradita ai nostri lettori, riproducendolo integralmente, trattandosi di argomento tanto vitale pel nostro paese, tanto più alla vigilia d'importanti discussioni parlamentari sul medesimo. Aggiungiamo poi che le idee esposte dall'ing. Parravicini sono pienamente conformi a quelle da noi sempre propugnate.

Una dozzina d'anni fa, era opinione generale essere lo Stato per sua natura poco adatto a compiere lavori nel modo migliore e più economico, sicchè si cercava limitarne l'azione alle opere che assolutamente sono di sua spettanza, come porti, fortificazioni, strade della maggior importanza e simili. Si riteneva poi da tutti, quasi fosse assioma, la inettitudine del medesimo a dirigere tutte quelle intraprese che, quantunque costruttive, vestivano il carattere di industriali, perchè impegnanti in un successivo esercizio o gestione delle medesime, quali sarebbero le ferrovie. Da qualche anno tutto ciò è mutato: lo Stato è divenuto il costruttore per eccellenza; a tal che ad esso si vuol affidare, non solo la costruzione delle ferrovie di interesse generale, ma ben anco quella delle linee minori, di interesse provinciale, quelle per le quali è più consigliato il concorso e l'opera locale di coloro che dovranno servirsene; si vuole inoltre cangiarlo nel maggior industriale del Regno, affidandogli l'esercizio di tutte le ferrovie, impresa così vasta e colossale, da superare quanto mai si è tentato fino ad ora in nessun altro paese.

A produrre questa completa mutazione di idee rispetto alle attitudini dello Stato, contribuirono forse dei fatti tali, da poter essere seriamente citati in appoggio della tesi, prima ripudiata ed ora ammessa? Non pare a chi scrive; anzi, per dire la verità, i fatti continuerebbero a provare che si era nel giusto concetto piuttosto in addietro che ora. Egli è perciò che mi permetto esporre sommariamente ciò che che appunto avvenne, per trarre dalla positiva norma della esperienza quelle conseguenze, che, senza della sua scorta, possono bensì essere molto ingegnose ed erudite, ma non per questo cessano d'essere erronee.

Comincieremo dalle costruzioni, ove la questione è più semplice.

Dalla Relazione statistica pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate italiane nel 1876 si rileva, che le linee della Calabria e Sicilia, costrutte interamente dallo Stato, per l'estesa di chilom. 640, da un preventivo originario di 120 milioni si fecero salire a L. 202,800,000, escluso il materiale mobile e comprese le spese di amministrazione, con una media cioè per chilometro di L. 316,800. È però da osservarsi che le dette linee erano in parte soltanto ultimate, per cui la spesa ne potrà ancora aumentare di quel tanto, che corre sempre fra i preventivi ed i consuntivi; di più, saranno da aggiungersi le spese per le molte opere di consolidamento, che già a quest'ora si sono dovute eseguire o progettare, per assicurare la incerta stabilità di quelle linee, e che, ad ogni sua adunanza quasi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici è chiamato ad approvare.

La rete Calabro-Sicula può essere posta a confronto con quella delle Meridionali, dalla quale poco differisce in condizioni di costruzione e terreni; giacchè, se per le prime si hanno nei tratti piani difficoltà un po' maggiori, le Meri-

dionali ne ebbero di gravissime nelle parti montuose. La spesa per quest'ultime però non salì che a L. 232,000 al chilometro, con un minor costo in confronto delle Calabro-Sicule di più del 25 per cento: minor costo che si fa molto più sensibile, se si considera che le prime non sono ancora finite, mentre invece lo sono le seconde. Di più, le Meridionali sono in esercizio da anni, e per esse si possono ritenere compiute quasi tutte quelle opere di aggiunta, che nei primi tempi vanno di tanto ingrossando il così detto conto capitale; le Calabre invece sono da poco aperte al pubblico. Infine, per queste mancano ancora le parti più difficili, cioè i tronchi superiori del valico delle catene montuose, che, tanto in Sicilia, che nella linea di Potenza, sono ancora a farsi; e qui certo la media generale sarà sorpassata di molto, con sensibile accrescimento della media medesima. Ad opera finita pertanto, la rete costrutta nel Mezzodì dallo Stato direttamente, possiamo asserire con fondamento che costerà molto, ma molto più di quella concessa da creare ad una Società privata.

Salendo nell'Italia superiore, un altro confronto possiamo istituirlo fra la linea Ligure, e la Savona-Bra-Acqui. La prima costrutta si può dire interamente dal Governo, che sciolse i primi accollatarii da ogni impegno, e l'altra invece eseguita, bensì per conto dello Stato, ma da un'Impresa per una somma a *forfait*. Il costo della Ligure fu di it. L. 647,347 al chilometro, quello della Savona-Bra di it. L. 314,200. È bensì vero che la linea marittima presenta difficoltà gravissime, quasi eccezionali; ma nemmeno la Savona-Bra, che costituisce un vero passaggio degli Appennini, fu di facile esecuzione, incontrandosi sulla sua traccia molte e talune lunghe gallerie, viadotti, muri di sostegno e simili, sicchè è da maravigliarsi possa essere stata costrutta così a buon patto. In ogni modo poi, la differenza di più del doppio non è favorevole alla tesi di affidare allo Stato la costruzione delle ferrovie.

Continuando poi nell'esame dell'accennata Relazione statistica del 1876, vi si riscontrano diverse ferrovie costrutte da Consorzii di provincie, come le Venete, o da Società private, il cui costo è mantenuto in cifre limitatissime. Infatti, la Vicenza-Thiene-Schio vi è esposta per un importo di L. 100,000 circa al chilometro; la Verona-Legnago per poco più di it. L. 70,000; la Vicenza-Treviso per it. lire 110,000; e la Padova-Bassano per it. L. 100,000. Non tutte queste linee sono finite; però, ritenuto pure un qualche aumento sui preventivi, siamo ben lungi dalle cifre sopra esposte per le ferrovie fatte dal Governo.

La Ciriè-Lanzo costò pure it. L. 85,000 al chilometro.

Quantunque si tratti di linee in terreni facili, ho voluto citarne il costo, perchè servisse a dimostrare con quale limitata spesa si possono costrurre delle ferrovie, qualora chi le eseguisce sia un interessato, diciamo diretto, Consorzio cioè locale, o Società piccola pure locale.

Questi fatti non arrecano punto sorpresa, perchè conformi a leggi note e notissime della economia pubblica; fa solo sorpresa come si siano tanto facilmente sconosciuti fra noi.

Che una Amministrazione, a circostanze pari, spenda più, quanto più è grande e quanto maggiori quindi sono gli interessi che deve curare, ciò è noto a tutto il mondo, e la ragione è semplice. Avendo molto da sorvegliare, la sorveglianza viene divisa su molti oggetti, e pertanto sopra ognuno di essi meno efficace. Da qui possibilità di errori in coloro che eseguiscono in via subalterna, e che naturalmente hanno nel buon andamento dell'azienda un interesse non troppo diretto. Le grandi Amministrazioni debbono valersi dell'opera di molti impiegati, i quali, ritenuti tutti capaci, zelanti e laboriosi, non fanno certo gli sforzi che sa compiere un individuo quando sa esservi in giuoco un interesse suo proprio, e, relativamente alla sua posizione, importante.

Di più, la Amministrazione governativa si complica di una infinità di roteggi, di una lunga serie di pratiche e di contratti, che ne inceppano e ritardano l'azione. Quanto ciò sia dannoso nella condotta dei lavori, ove le condizioni del suolo, le necessità delle provviste di materiali, di accaparramento della mano d'opera richiedono continuamente decisioni pronte e prontamente attuate, facilmente comprenderassi da chi appena abbia qualche nozione in materia.

La lentezza poi, oltrecchè causa di immediati danni, ne è causa di indiretti, stancando gli impiegati, disgustandoli dall'interessamento preso alle opere affidate loro, dal quale non ritraggono spesso alcun frutto, perchè le loro buone intenzioni vengono ad infrangersi contro ad una prescrizione regolamentare poco adatta al caso, oppure contro alla preconcetta convinzione di qualche superiore.

Tutte queste difficoltà naturalmente e quasi forzatamente ingenerano, e non può avvenire altrimenti, nei funzionarii dello Stato lo spirito diremo di *routine*, la immobilità cioè in un dato indirizzo: cosa esiziale nelle intraprese, le quali al dì d'oggi non possono prosperare, che se animate dalle più vive tendenze al progresso. Le scienze nel secolo nostro progrediscono rapidamente, e più di esse corrono vertiginosamente le loro applicazioni alle arti ed alle industrie sotto tutte le forme. È quindi necessario in chi è alla testa delle grandi opere un po' di questo spirito del secolo, altrimenti si vanno sciupando invanamente somme enormi per iscopi, che attualmente si sanno raggiungere con mezzi perfezionati in modo assai più facile ed economico. Colle considerazioni esposte o che verrò esponendo, dichiaro però non avere la minima intenzione di muovere appunto al rispettabile Corpo dei funzionarii dello Stato, che so quanto altro capace e colto; ma bensì di far risaltare le conseguenze derivanti dalla forza stessa delle cose, contro alla quale i funzionarii stessi lottano spesso senza poter vincerla, troppo numerosi essendo gli organi ai quali si deve mutare l'andazzo, prima di correggere un sistema sbagliato, od introdurre una riforma.

Per venire al caso pratico, la *routine*, guardando bene, è la causa principale di quella grossa differenza, che abbiamo riscontrata più sopra, fra i lavori fatti dal Governo e quelli fatti dalle Società. Spieghiamo un po' chiaramente la cosa.

Le prime ferrovie furono costrutte in piano ed in linea retta, temendosi che le locomotive non potessero cambiare direzione, nè risalire pendenze. A poco a poco si andò modificando questo primo erroneo concetto; e sussidiati dall'introduzione di appositi congegni, si vennero accrescendo le arditezze delle curvature ed aumentando le pendenze delle ferrovie. Nello spirito però delle nostre Amministrazioni governative, le prescrizioni primitive lasciarono una forte impronta, sicchè se ne staccarono sempre con riluttanza, e tuttora le mantengono in misura tale, da non reggere al confronto con quelle di altre nazioni. I nostri re-

golamenti prescrivono ancora, per le ferrovie a binario normale, curve con raggio minimo di 300 metri, mentre al Semmering se ne hanno, da oltre 20 anni, di m. 189, ed in Prussia, nelle recenti disposizioni per le ferrovie secondarie, si è ammessa la curva di 100 metri. Si prescrive pure, come massimo di pendenza, il 25 per mille, mentre nell'accennate disposizioni prussiane si tollerò fino il 40. Queste innovazioni, oltre che nei grandi miglioramenti introdotti nelle locomotive, trovano la loro giustificazione nel principio di proporzionalità al traffico presunto, introdotto nella costruzione delle ferrovie: principio a cui ho accennato nella mia Memoria inserita nel fascicolo di ottobre (1878) del giornale il *Politecnico;* principio che consiglia di fare le strade piane e rettilinee quanto possibile, ove il movimento è forte, meno ove il movimento presunto è scarso. Seguendo questo principio, al quale naturalmente è legata la velocità dei treni, sempre maggiore ove la affluenza è ragguardevole, in una riunione recente in Germania si è fissato un raggio di curvatura in ragione decrescente, proporzionalmente alla velocità che si ritiene doversi adottare su ciascuna linea.

Da noi invece, la *routine* ha imposto dovunque curve eccessive e pendenze dolci quanto più si poteva, senza badare all'aumento grave che ne derivava alle spese. Nella linea adriatica da Ancona a Foggia, la curva più piccola tollerata fu quella di 500 metri di raggio, la pendenza più forte il 6 per mille, tranne presso Ancona per necessità ineluttabile. Ne venne che la strada costò enormemente; e mentre se ne aveva bisogno urgentissimo per motivi politici, ci vollero tre anni per vederla percorsa da treni in via ancora provvisoria. Con poche curve di 300 metri e talune pendenze del 10 per mille, si sarebbero risparmiati molti mesi e molti milioni. È notissima la storia della ferrovia Ligure, appaltata per 100 milioni circa *a forfait* ad una Società di credito potente: essa venne a costare ital. L. 173,500,000, e ciò appunto per le esigenze eccessive dei Commissarii regii in fatto di curve e pendenze. Queste esigenze furono spinte al punto, che la Società assuntrice dovette ricorrere ai tribunali, i quali, non trovando punto giustificate le pretese degli agenti del Governo, le diedero piena ragione, svincolandola dall'obbligo assunto di costruire la ferrovia, e condannando lo Stato ad una grossa indennità. Sono dunque più di 70 milioni, che la idea preconcetta di voler curve ampie e pendenze miti costò alla Stato per questa sola linea; nè qui è tutto, giacchè sortirebbe una somma ragguardevolissima in soli interessi perduti durante la costruzione, se avessimo a tener conto dei ritardi seriissimi, che da questi imbarazzi amministrativi e dal tracciato prescelto ne derivarono all'apertura della linea all'esercizio.

Nè questi erramenti tanto grossi hanno servito di ammaestramento: tuttora invece si perdura in essi. Per le linee di Sicilia, Calabria e Sardegna, destinate da natura inevitabilmente), tanto limitato a servire un movimento limitato assai (in talune di esse attualmentreche fu una follia costruirle, perchè non pagano la metà delle spese di esercizio), si prescrivono tuttora curve di 300 metri, e pendenze non superiori al 25 per mille. I terreni da attraversarsi essendo di natura affatto instabile, una volta solcati da profonde trincee, od aggravati da rilevati altissimi, come è necessario per ottemperare alle esposte prescrizioni, ne nascono dei movimenti del suolo imponentissimi, che vanno rovinando le opere, appena quasi compite; sicchè vi son tratti intorno ai quali si lavora da anni con consolidamenti di ogni natura, e non si è certi ancora se si avrà raggiunta quella stabilità che assicuri l'esercizio.

Ultimamente poi si costruì la linea della Pontebba, in parte sul versante nostro, in parte, come si sa, sul versante austriaco. Gli ingegneri nostri, senza preoccuparsi di quanto si faceva nello Stato confinante, scartando i progetti originarii, prescrissero pendenze mitissime, il 16 per mille come massimo, e ciò per una linea di montagna. Ne venne, per conseguenza, che da 12 milioni circa, cifra del primitivo appalto *a forfait*, la spesa saliva ai 37. Avremo, è vero, una bella strada, ammirabile come opera d'arte, ma che ci costerà tre volte tanto di quello che un contratto già concluso ci assicurava avrebbe costato. Nè questa maggiore spesa troverà un compenso di riguardo nelle facilità che ne verranno all'esercizio, pel motivo che sul versante austriaco la linea avrà pendenze sentite e curve ristrette, essendo costrutta, come pur sempre si dovrebbe, colla massima economia. In casi simili, è noto che la composizione dei treni resta limitata dalle esigenze del tratto meno agevole; per cui, mentre noi avremo una strada in condizioni di esercizio facile, dovremo in buona parte non fruire di questo vantaggio, accontentandoci di quanto si potrà fare sulla tratta oltre confine. Era ovvia la convenienza di mettersi d'accordo prima, affine di adottare delle norme di tracciati simili, e così non si sarebbero sprecati inutilmente tanti milioni.

Da questi fatti, citati in succinto per non tediar troppo il lettore, appare manifestamente dimostrata la funesta influenza della *routine* sul costo delle nostre ferrovie, e, per conseguenza naturale, sullo sviluppo della rete nazionale. Adottando principii più razionali, quali erano evidentemente suggeriti dalle peculiari condizioni delle opere in parola in Italia, cioè movimenti scarsi, percorsi generalmente brevi e terreni non facili, con pari sacrificii noi avressimo potuto costruire una molto maggiore estensione di ferrovie, e talune importantissime sarebbero state aperte al pubblico servizio in tempo assai più breve. Quali conseguenze economiche e politiche ne sarebbero da ciò derivate, è facile immaginare, ma non giustamente valutare, nota essendo la stretta concatenazione esistente fra i progressi economici, di cui uno ingenera l'altro, ed il moto così ingenerato si raddoppia e si moltiplica per sè stesso di forza ed intensità. In politica poi, da anni ormai il malcontento di tutta la parte meridionale è dovuto alla lentezza con cui procedono le costruzioni ferroviarie; e la lentezza non ha origine da mala volontà di Ministri o del Parlamento, ma dalle accennate tendenze regnanti nelle nostre Amministrazioni.

A tutto ciò non si metterà rimedio, che qualora sorga un Ministro veramente riformatore: qualità che non può essere rinvenuta che in un tecnico, occorrendo, per riformare, sapere cosa si deve fare, e non superficialmente.

A far più sollecito il progresso nella costruzione delle vie ferrate, gioverà però sempre che, non da un sol centro, ma da più dipenda la loro attuazione. Dall'attrito e dalla emulazione nascono idee nuove, la renitenza dell'inerzia è vinta, ed i miglioramenti sono introdotti nella pratica.

Quest'ultima considerazione, aggiunta alle molte già esposte, avrà ormai persuaso che lo Stato non è il più perfetto dei costruttori, e che il volerlo caricare di quella enorme operazione, che è la costruzione di molte migliaia di chilometri di ferrovie, non è cosa prudente, nè savia.

(Continua). Ing. G. Parravicini.

IL CANALE INDUSTRIALE IRRIGATORIO DI VERONA

Abbiamo discorso altra volta in questo periodico di un progetto di Canale industriale-irrigatorio, che si è proposto a Verona. L'affare è rimasto sospeso un certo tempo; ma ora, per quanto di là ci scrivono, dà indizio di risorgere a novella vita. Nel nuovo progetto si è pensato anche all'irrigazione; e molto opportunamente, giacchè gl'interessi agricoli devono andare di conserva cogli interessi industriali. Questo rilevasi pure da una pubblicazione uscita in questi giorni a Verona, e che porta il titolo: *Il Canale industriale ed agricolo dell'ing.* E. Carli. È una relazione che, nel presentare il progetto al Consiglio comunale, fa quel solerte sindaco, comm. Camuzzoni.

Il Canale proposto, e di cui si è già parlato nel *Monitore* dello scorso anno, sviluppa nella località detta il *Basso Acquar*, vicina alla Stazione ferroviaria di Porta Nuova presso Verona, una forza di 3000 cavalli-vapore teorici. Esso può anche servire da sè a scopi irrigatorii, ma per rispondere meglio a questo intento, verrebbe collegato coi due progetti d'irrigazione Peretti e Giuliani, di cui pure si è parlato nel nostro giornale. Se tali progetti si facessero contemporaneamente a quello del Carli, questo servirebbe loro di aiuto; se no, esso potrebbe benissimo avere la sua effettuazione indipendentemente dagli altri due.

Il progetto dell'ing. Carli venne già esaminato da due tecnici valenti, quali sono il prof. Bucchia di Padova, e il prof. G. Colombo di Milano. I giudizii di ambidue furono concordi nel riconoscerlo ottimo, tanto nei riguardi idraulici, che nei rispetti industriali. La presa si farebbe in sito opportunissimo; lo sviluppo della forza avrebbe luogo in altro sito non meno opportuno. La caduta complessiva sarebbe di m. 10.10; ma si rinuncierebbe anche a m. 1.30, onde ottenere la costanza della forza. Tutto è ideato con ingegnosi accorgimenti.

Questo è quanto asseriscono que' due valentissimi circa il merito del proposto lavoro; circa poi l'attendibilità del preventivo di spesa, il progetto è abbastanza particolareggiato per assicurare della concretezza delle cifre esposte; le quali, del resto, furono anche verificate dall'Ufficio tecnico municipale di Verona.

Noi non possiamo non augurare che quel Consiglio comunale faccia buon viso all'indicata opera, che ridonderebbe a vantaggio diretto della cittadinanza, e recherebbe pure un utile indiretto al Comune. È questo il vero mezzo di rialzare la prosperità economica di quella illustre città.

Dalle proposte fatte dalla Giunta al Consiglio si rileva, che furono da tempo stanziate per questo lavoro L. 500,000 nel bilancio comunale; ma il lavoro importerebbe lire 1,750,000: resterebbero quindi L. 1,250,000, a cui si penserebbe di provvedere colla vendita anticipata della forza motrice. E siccome il cavallo-vapore costa L. 600, così basterebbe vendere anticipatamente 2100 cavalli, per assicurare l'esecuzione dell'opera, mentre il Canale ne sviluppa circa 3000.

Benchè questo non sia espresso nella Relazione, si intende probabilmente che con la detta vendita si autorizzerebbe il Comune a procacciarsi i mezzi economici per procedere alle pratiche d'esecuzione. Ma, se anche codesta sottoscrizione non avesse luogo subito completamente, crediamo che il Comune farebbe opera egualmente buona a provvedere senz'altro all'esecuzione del progetto, appena esaurite le necessarie pratiche amministrative. In tali imprese bisogna pure arrischiare alcun che, piuttosto che procedere con una malintesa cautela, la quale forse finisce per compromettere o per lo meno rimandare ad epoca indeterminata l'effettuazione di un'opera da lungo tempo desiderata, e reclamata poi da' bisogni urgenti del paese.

BIBLIOGRAFIA

Intorno ai difetti della vigente legge 25 *giugno* 1865, *N°* 2359, *sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, ed alle riforme di cui si presenta bisognevole per riuscire corrispondente al fine a cui è destinata. — Memoria dell'ingegnere espropriatore* Andrea Alessandrini. — Udine, 1878, tipografia Carlo Delle Vedove.

In materia di espropriazioni per pubblica utilità, lamentano generalmente i pratici che al savio concetto della legge non risponda una spedita ed economica procedura di applicazione.

Alcune riforme alla detta legge furono bensì proposte in un progetto testè presentato dai Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia, come accennavasi nella corrispondenza da Roma nel N.° 50 del 1878 di questo giornale; ma, toccando esse unicamente gli articoli 9, 10 e 87, non risolvono la questione della procedura espropriativa, limitandosi soltanto allo scopo, utilissimo certo, ma non sufficiente, di rendere più spedita la dichiarazione di pubblica utilità.

Fu quindi ottimo divisamento quello dell'ing. Alessandrini di mettere a profitto la sua lunga esperienza in materia di espropriazioni per costruzioni ferroviarie, acquistata soprattutto negli importanti lavori delle linee Foggia-Bari, Foggia-Candela, e Udine-Pontebba, segnalando, nella Memoria che annunciamo, i miglioramenti che sarebbero da introdurre nella legge per completarne praticamente i vantaggi.

Tali proposte sarebbero essenzialmente le seguenti:

Assegnare un maggior tempo alla trascrizione e voltura catastale degli stabili occupati, cioè dopo il completamento delle opere, non permettendolo convenientemente prima le inevitabili molte modificazioni, durante l'esecuzione, al piano originario, che non si può mai dire, nel senso della parola, definitivo (articoli 16 e 53);

Espressamente dichiarare che la pubblicazione del piano particolareggiato d'esecuzione ha luogo per le osservazioni, non solo degli espropriandi, *ma per tutti coloro che avessero interessi collegati coll'opera,* come Comuni, Corpi morali, ecc. (art. 16 e 18);

Estendere all'espropriante il diritto, stabilito dall'art. 23 a favore del solo espropriando, di comprendere fra i beni da cedersi certi residui o frazioni di essi;

In luogo di esigere, in pendenza della prova di proprietà e libertà del fondo, una guarentigia pel pagamento del prezzo (alla quale generalmente vi è riluttanza), non imporre tale prova prima della autorizzazione d'incasso della indennità, mediante Decreto prefettizio, da emanarsi, se non v'è opposizione, entro un certo termine, degli aventi diritto sugli stabili: nel qual caso, esperendosi dal Prefetto anzitutto le vie conciliative, facile sarebbe evitare l'intervento dell'Autorità giudiziaria. Questo sistema vorrebbe, in massima, essere coadiuvato colla legge attuale (art. 30);

Rendere più sollecita l'occupazione dei fondi in caso di questioni, eliminando le lungaggini delle perizie giudiziali, ed ammettendo il contraddittorio delle parti per la nomina dei periti e pel sopraluogo;

Nei casi di disaccordo, far precedere al deposito dell'indennità provvisoria le testimoniali di stato, autorizzando quindi l'occupazione, salva ulteriore perizia, per facilitare le transazioni (dall'art. 31 al 38);

Rendere più precise e pratiche, in modo da escludere molte dubbiezze e discussioni, le norme tracciate ai periti giudiziali dagli articoli 39 al 46, riempiendo la lacuna in quanto ai compensi per servitù di gallerie sottopassanti ai fondi;

Abbreviare la procedura per l'autorizzazione di occupazione temporanea (dal 65 al 69);

Conciliare infine con queste modificazioni tutti gli altri punti della legge, che vi dovrebbero armonizzare.

Nel movimento generale di opere pubbliche che si ha e che andrà sempre più svolgendosi in Italia, noi non possiamo che encomiare il chiaro autore di avere richiamato l'attenzione degli studiosi su tale materia, che ha già tanto affaticato la giurisprudenza.

Le osservazioni e le proposte del sig. ing. Alessandrini appaiono dettate da quella maturità di consiglio, che è frutto soltanto del lungo studio, accoppiato alla pratica. Invitiamo quindi i giuristi e gli esperti a prenderle in seria considerazione, facendo voti che anche a questa parte importantissima si estendano le riforme dal Governo progettate alla legge sulle espropriazioni per pubblica utilità.

G.

Nostre Corrispondenze

Roma, 11 febbraio.

A quanto si afferma da persone degne della maggior fede, essendo pure perfettamente vero che il Ministero non volle accettare le dimissioni offerte dal Direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, non sarebbe altrettanto esatto il dire che questi le abbia definitivamente ritirate. Il comm. Massa avrebbe puramente e semplicemente annuito, per devozione al Paese e particolare deferenza all'on. Presidente del Consiglio ed all'on. Ministro dei lavori pubblici, a non abbandonare *ipso facto* il suo posto, locchè avrebbe cagionato un nuovo e grosso imbarazzo. Ma il rimanervi definitivamente o il rinunziarvi assolutamente, come sembra abbia già desiderato altre volte, dipenderà dall'andamento del servizio. Il quale ora, a detta di moltissimi, non giova dissimularlo, procede con poca concordia d'animi, con difettiva unità di concetto, ed energia d'azione soltanto intermittente, e quindi o scarsa o soverchia. Dal canto mio, francamente, non provai alcuna sorpresa per la comparsa delle nubi sull'orizzonte dell'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia, tanti e tanti sono stati i punti neri che scoprii ad occhio nudo nella legge relativa 8 luglio 1878. Onde per me, un mutamento, non dirò radicale, bensì sensibile e comportabile nella situazione, non potrà ottenersi salvo che coll'applicazione di uno fra i tre rimedii seguenti: o modificazione della legge addirittura; o apportarvi i maggiori correttivi col regolamento, che si fa ancora attendere; o decidersi alla mutazione di persone, colla lusinga che abbiano a mutare le cose.

E queste dolenti note io confido che riceveranno, come d'ordinario, larga e libera ospitalità nel *Monitore*, perchè riproducono soltanto fedelmente la cronaca, ed esprimono modestamente giudizii personali inspirati alle migliori intenzioni. « Io parlo per ver dire — Non per odio d'altrui, nè per disprezzo ». —

L'on. Mezzanotte presentò ieri alla Camera il progetto di legge per concedere alla Commissione d'inchiesta ferroviaria la domandata proroga di sei mesi al compimento delle sue indagini; ma non propose alcuno speciale stanziamento intorno alle spese, nella considerazione che, coll'essersi stabilito all'art. 3 della sevraccitata legge 8 luglio doversi provvedere alle spese occorrenti per l'inchiesta mediante prelevazione sul fondo delle spese impreviste, non si è punto voluto fare limitazione di somma, come pare abbia temuto la Commissione. —

Quella per le costruzioni tenne una seduta coll'intervento degli onorevoli ministri Depretis, Mezzanotte e Magliano, in cui si sarebbe convenuto in massima nella parte finanziaria del progetto, accettando cioè il Ministero la emissione dei titoli ferroviarii speciali, ma non già la costituzione separata ed autonoma della Cassa delle ferrovie. Nè è esatto l'annuncio dei giornali che la Commissione medesima sia riconvocata per venerdì, dovendo il nuovo relatore riferire nella prima adunanza intorno ai molteplici reclami ricevuti, e questa non è impresa da potersi condurre a termine in tre o quattro giorni. —

La Relazione della Commissione sui lavori del Tevere, stata distribuita testè al Parlamento, ha destato un vero scandalo nei circoli tecnici, per la vacuità della sostanza, messa tanto più in rilievo dalla vivacità della forma, insolita nei documenti ufficiali. Ora il Consiglio superiore dei lavori pubblici per una parte, e la Direzione generale delle opere idrauliche per l'altra, riferirono alla loro volta al Ministro, rispondendo per le rime, con due Relazioni state ieri deposte sul banco della Presidenza della Camera. E non sarà difficile, mi sembra, il dimostrare che le considerazioni dell'ing. Canevari sono in verità troppo generali e inconcludenti. È avvenuto a lui, come a chi vuol provar troppo: non ha provato nulla. —

Eccovi il solito riassunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 3 al 10 del corrente mese.

La Sezione prima approvò il progetto per una travata, della luce di m. 60, sul fiume Giornalunga, lungo la linea ferroviaria Messina-Siracusa; ed il progetto per la costruzione del 1° tronco della strada provinciale di 2ª serie n. 28 da Scalea a Mormanna in provincia di Cosenza.

La Sezione seconda poi approvò i progetti per le seguenti opere:

Arginatura di porzione del 6° Comprensorio aggregato a destra del fiume Po, e sistemazione del 3° tronco inferiore dell'argine destro del fiume stesso, 2° Comprensorio, l'una e l'altra in provincia di Piacenza;

Difesa della botta Canarazzo nell'argine destro del fiume Ticino in Campo Maggiore;

Difesa frontale del froldo Manona in destra di Po, provincia di Pavia.

Finalmente il Consiglio generale approvò, con alcune modificazioni, il progetto del tronco compreso tra le Stazioni di Partinico ed Alcamo-Calatafimi sulla ferrovia Palermo-Trapani.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

La questione delle dimissioni del Direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, comm. Massa, è tuttora pendente, non essendo state quelle dimissioni accettate dal Ministero. Frattanto lo stesso Direttore ed il presidente del Consiglio d'amministrazione, comm. Morandini, sono già ritornati alla loro sede in Milano, dopo ripetute conferenze avute col Ministro dei lavori pubblici.

Il comm. Morandini ha riferito al Consiglio il risultato di tali conferenze, ed ora questo sta concretando le osservazioni e proposte da rassegnare al Ministro, nell'intento principale di uscire al più presto da una condizione di cose che non potrebb'essere se non pregiudicievole al buon andamento dell'Amministrazione ferroviaria.

Crediamo poi che la pubblicazione, ritenuta imminente, del Regolamento per la detta Amministrazione, contribuirà a togliere quelle divergenze che per avventura sussistessero tra il Consiglio e la Direzione dell'esercizio.

Ci consta che il Ministro dei lavori pubblici ha incaricato il comm. Biglia, ispettore del Genio civile, di studiare i mezzi per facilitare le comunicazioni dirette fra Roma, Torino e Milano; e la Direzione dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia ha già provveduto affinchè quello studio sia agevolato per quanto è possibile.

È pure allo studio un progetto di servizio cumulativo pei viaggiatori fra Londra e le Indie, attraverso l'Italia. L'iniziativa venne presa dalla benemerita Società Rubattino di Genova, la quale provvederebbe a munire i viaggiatori di biglietti valevoli da Londra alle Indie e scali intermedii, sulla linea di Napoli, Livorno, Genova, Parigi, ecc., e viceversa.

Molte, e forse tutte le linee di secondaria importanza, che fanno parte della rete delle Strade ferrate dell'Alta Italia, sono esercitate con perdita; tanto che si è più volte pensato a ridurre il numero, già molto ridotto, delle corse che vi si eseguiscono.

Ora il Consiglio d'amministrazione di quella rete, esaminando questa importantissima questione, ha pensato che forse si potrebbe provvedere, almeno in parte, all'esercizio delle dette linee con mezzi più economici degli attuali, e che meglio servissero a promuovere il traffico dei minori centri a vantaggio generale del paese, e fors'anche aprendo il campo a nuovi proventi per le strade ferrate.

Sapendosi come il Governo belga faccia su certe linee un servizio speciale, che risponde appunto al fine suindicato, impiegandovi apposito materiale ruotabile e di trazione, il suddetto Consiglio ha deliberato di inviare colà due incaricati per istudiare in ogni sua parte quel sistema, scegliendo all'uopo gli egregi funzionarii signori comm. Bachelet, capo della 1ª Divisione del Traffico, e cav. ing. Frescot, capo del servizio del Materiale.

L'attuazione delle corse modificate sul lago di Garda, già annunziate al pubblico con apposito avviso da noi indicato, è stata sospesa. Frattanto che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia studia di stabilire colla massima economia un servizio combinato in modo che le sponde veronese e bresciana abbiano settimanalmente quattro coppie di corse, si continuerà il servizio coll'orario attuale.

Nel N°. 192 del giornale di Verona *La Sveglia*, in data 28 dicembre 1878 (che ci pervenne alquanto in ritardo), abbiamo letto un articoletto intitolato: *Cose dell'Arsenale Ferroviario*, nel quale, movendo degli appunti all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia circa le Officine di Porta Vescovo in quella città, si dice tra le altre cose: « Quando in una divisione, o riparto che si voglia chiamare, dell'Arsenale stesso occorre un capo-arte o capo-fucina, invece di mettere a quel posto un operaio del nostro Arsenale, se ne fa venire costantemente uno da quello di Torino, ... Non avviene poi mai il caso, per contrario, che uno dei nostri operaj vada ad altri Arsenali col titolo di maestro. »

Sarebbe stato nostro desiderio di rispondere subito a quell'articoletto, sembrandoci poco fondate le accuse in esso contenute; ma tuttavia abbiamo voluto assumere prima positive informazioni in proposito, per rimettere le cose al loro vero posto: ciò che siamo ora in grado di fare, assicurando *La Sveglia*, che le cose non si passano nei precisi termini da essa indicati.

Se pure per lo passato, secondo l'asserto della *Sveglia*, si verificò realmente il caso d'alcuni Capi o Sotto-Capi Mastri mandati da altre Officine a quelle di Verona, non sarebbe certo da farne un carico all'Amministrazione, la quale ben doveva provvedere al collocamento di quegli agenti che provenivano da Officine soppresse, assegnandoli là dove si avevano i posti disponibili, cioè a Verona.

In seguito poi, siamo in grado di assicurare che l'Amministrazione, nella scelta degli individui destinati ai posti di dirigenza, ha proceduto sempre colla massima imparzialità, prendendo ad esame tutto indistintamente il personale delle Officine. Ed infatti vediamo che parecchi operaj delle stesse Officine di Verona furono chiamati a coprire posti di Capi e Sotto-câpi Mastri, sia presso le medesime, sia presso quelle di Torino, Milano e Bologna.

È verissimo che da ultimo furono destinati all'Officina di Verona due giovani operaj indicati a percorrere la carriera di Sotto-Capi Mastri; ma questi, piuttostochè dirli provenienti dalle Officine di Torino (dove effettivamente prestavano prima l'opera loro), convien chiamarli provenienti o dall'Istituto d'arti e mestieri di Fermo, o dalla Scuola professionale per gli allievi macchinisti già istituita a Torino dall'antica Amministrazione governativa.

Ed è appunto in vista dell'eccellente istruzione tecnica da essi ricevuta, che più frequentemente vengono questi prescelti ai suddetti posti di sorveglianza dei lavori; e se in tale concorso l'Officina di Verona non ebbe sfortunatamente a partecipare, si è perchè non esisteva colà una scuola professionale come a Torino.

Ora però che, mercè l'indefessa e solerte cura del senatore Rossi e della Provincia di Vicenza, venne instituita in quella città una Scuola professionale, potranno in seguito concorrervi anche i giovani allievi meccanici veronesi, che in essa verranno educati.

Nei nostri numeri 1, 2, 3, e 4 dello scorso gennaio, abbiamo pubblicato una serie di articoli di persona tecnica ed assai competente sulle Ferrovie economiche e particolarmente sui Tramways a vapore e sul loro sviluppo in Italia, con osservazioni e suggerimenti utilissimi per la costruzione e per l'esercizio dei medesimi.

Allo scopo di rendere tale pubblicazione più interessante e nello stesso tempo più comoda pel lettore, abbiamo raccolto i suddetti articoli in un opuscoletto, che trovasi vendibile presso l'Amministrazione del giornale e presso i principali libraj, al prezzo di centesimi 50.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Nella seduta del 3 corr. al Senato del Regno, si procedette alla nomina di un senatore commissario nella Giunta creata colla legge 8 luglio 1878 per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, in surrogazione del senatore Jacini dimissionario.

Fatto l'appello nominale per la votazione a scrutinio se-

greto, risultò eletto il senatore Carlo Verga, con voti 54 sopra 72 votanti.

— Nella seduta del 10 alla Camera dei deputati, il ministro Mezzanotte presentò il progetto di legge per la proroga del termine entro il quale la Commissione d'inchiesta dovrà presentare la sua relazione. (Vedi sopra la nostra *Corrispondenza da Roma).*

Nuove costruzioni ferroviarie — La Giunta pel progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie ha proceduto alla sua ricostituzione, eleggendo a presidente l'on. Di Blasio ed a relatore l'on. Grimaldi, in surrogazione degli on. Depretis e Morana.

— La *Nazione* ha poi da Roma, 9:

La riunione della Giunta parlamentare che deve riferire sul progetto di legge per le nuove costruzioni, si sciolse oggi dopo le 4 pom. Vi intervennero gli on. ministri Depretis, Magliani e Mezzanotte, ed essi convennero di riesaminare la legge presentata già dall'on. Baccarini, in quella parte in cui la relazione dell'on. Morana discordava dalle proposte ministeriali. Di ciò si farà oggetto di discussione nelle future riunioni.

S'incaricò pure l'on. Grimaldi, che ora è relatore, a riferire sulle petizioni che la Camera ha dichiarate d'urgenza, dopo che fu redatta la relazione dell'on. Morana, presentemente segretario generale al Ministero dell'interno. (Vedi sopra la nostra *Corrispondenza da Roma).*

Ferrovia Roma-Sulmona. — Leggesi nella *Libertà*, del 5:

Lunedì, all'una pomeridiana, si è presentata a S. E. il sig. Ministro dei lavori pubblici una Commissione, per la linea Roma-Sulmona, nelle persone dei signori: Pericoli comm. Pietro deputato del Collegio di Tivoli, Lolli cav. Emanuele deputato pel Comune di Avezzana, Troiani comm. Giuseppe pel Comune di Cappadocia, Pace conte Annibale pei Municipii di Tagliacozzo, Celano e Mosca, Di Lorenzo sindaco di Magliani-Marzi e per Tivoli, Tomei cav. Pietro sindaco e S. Conti segretario-capo.

Il comm. deputato Pericoli ha esposto il motivo che spinse la Commissione ad interporre gli alti ufficii di S. E. il sig. Ministro, e cioè che, non appena il progetto di detta ferrovia sarà addivenuto legge, voglia spingere con alacrità il principio dei lavori.

S. E. il Ministro l'ha gentilmente accolta, assicurandola che, per quanto sarà in lui, farà paghi i desiderii, le aspirazioni ed i voti espressi da quelle popolazioni. Soggiunse poscia che, ben conoscendo l'assoluta mancanza di viabilità in quei fertili luoghi, non mancherà di darvi solerte impulso, deciso, pel più sollecito compimento, d'impiegarvi tutte quelle somme che in ciascun anno resteranno disponibili a seconda del progetto di legge.

Concluse: « Ritornando alle vostre città, dite che il Ministro farà quanto è in lui, perchè i desiderii si traducano in fatti ».

Ferrovie Romane. — La Direzione generale delle Strade ferrate Romane avvisa che, essendosi verificati dei casi di malattie contagiose nel bestiame bovino esportato in Francia, per ordine di quelle Autorità e fino a nuovo avviso, fu disposto per la disinfezione colà dei vagoni, che servirono o serviranno a tali trasporti.

Si avvisano pertanto i signori speditori che, per tale operazione, i destinatarii dovranno pagare la tassa di L. 3 per ogni vagone.

Nuova ferrovia Genova-Alessandria. — Il *Corr. Mercant.*, del 10, scrive:

Ieri, in una delle sale del Palazzo Tursi, in seguito ad invito del Comitato promotore d'una ferrovia Genova-Alessandria per le valli di Stura ed Olba, si radunavano i rappresentanti dei Comuni interessati, come pure i principali proprietarii e industriali di quelle valli.

Presiedeva l'adunanza l'avv. Edoardo Pizzorni, assessore municipale di Genova e presidente del Comitato.

L'Assemblea, dopo ampia discussione, deliberava far istanza al Parlamento, affinchè nella prossima discussione del progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie sia pure compresa quella del nuovo valico per le valli Stura ed Olba.

Ferrovie Tremezzina-Porlezza e Luino-Fornasette. — Nella seduta del 3 corr., il Senato del Regno approvò senza discussione il progetto di legge relativo alla Convenzione fatta coll'ing. Maraini per la costruzione ed esercizio delle due linee a sezioni ridotte da Tremezzina a Porlezza e da Luino a Fornasette.

Ed allo scrutinio segreto attenne voti fav. 60, cont. 11.

Ferrovie di Sicilia. — Il 15 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici, ebbe luogo l'annunciato incanto dei lavori pel terzo tronco della linea Vallelunga-Palermo. Si sono presentati 12 concorrenti, ciascuno dei quali aveva fatto un deposito di circa mezzo milione.

Il sig. Neri ha offerto un ribasso del 14.53 per cento, ed ha vinto la gara.

Tramway di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione*, del 5:

Il concessionario della ferrovia a cavalli che, muovendo dalla piazza Santa Maria Novella, condurrà fino a Prato, firmava ieri col regio Delegato il contratto definitivo per la costruzione ed esercizio di quella ferrovia, e completava la cauzione in L. 10,000, che era stata pattuita.

Volendo poi il sig. Otlet inaugurare questo esercizio legale con un atto di beneficenza, generosamente rilasciava nelle mani dello stesso Delegato la somma di L. 500, da erogarsi a vantaggio degli Asili infantili della nostra città.

Nuovi tramways a Milano. — La *Perseveranza*, del 5, scrive:

Sappiamo che la ditta Pistorius e C. ha presentato alla Deputazione provinciale il progetto di costruzione di un *tramway* lungo tutto lo stradale di circonvallazione della città. Le corse, secondo il programma della ditta Pistorius, avrebbero luogo ogni mezz'ora. Il *tramway* sarebbe a vapore.

Anche una Società belga ha progettata la costruzione di un *tramway*, che dalla Stazione centrale, percorrendo la via Principe Umberto e del Giardino, e attraversando la Piazza del Duomo, metterebbe capo al dazio di Porta Romana.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto si annuncia dalla *Nuova Gazzetta di Zurigo*, la Direzione della ferrovia del Gottardo, riservata la ratifica delle relative Autorità, ha appaltato a due impresarii italiani i lavori di terra (unterbauarbeiten) della linea Cadenazzo-Pino, cioè il tronco Cadenazzo-Vira con un'offerta del 19 0[0, ed il tronco Vira-Pino con un'offerta del 15 0[0, ed il ricevimento del 10 0[0 della somma d'appalto in Obbligazioni di seconda ipoteca.

— Un corrispondente dell'*Allgemeine Schweizerische Zeitung*, esaminando la situazione attuale della Compagnia della ferrovia del Gottardo, propone che, per garanzia degli azionisti, i versamenti richiesti dalla Direzione siano fatti fra le mani del Consiglio federale, e non fra le mani dell'Amministracione della Compagnia. Il Consiglio federale poi terrebbe presso di sè l'importo di questi versamenti, fino a tanto che la Compagnia del Gottardo non abbia presentata una seria giustificazione finanziaria. Per tal modo, gli azionisti sarebbero protetti contro la propria Amministrazione.

Inoltre poi lo stesso corrispondente fa osservare che gli appalti, testè fatti dalla Direzione della ferrovia del Gottardo, dei diversi tronchi delle linee d'approccio, non sono *contratti d'appalto* propriamente detti per l'esecuzione dei detti tronchi, ma contratti sopra *serie di prezzi*, cioè contratti mediante i quali l'impresario si obbliga ad eseguire date specie di muratura, di sterri, di tagli di roccia, ecc. a prezzi convenuti, a misura, senza garantire la solidità dei lavori, nè la loro cubatura; e quindi man mano che i

lavori progrediranno, la Compagnia dovrà pagare le deficenze, che potranno verificarsi nei muri di sostegno, nelle ripiene ecc., che risulteranno insufficienti secondo i piani di dettaglio. Quindi i risparmii, che si annunciano ora in seguito ai ribassi ottenuti coi recenti appalti, potrebbero in realtà essere illusorii.

Importa quindi che, sia a tutela degli interessi degli azionisti, sia nell'interesse dell'impresa stessa, come pure nell'interesse generale della Svizzera, la Direzione del Gottardo solleciti la presentazione al Consiglio federale di una seria e chiara dimostrazione dello stato finanziario dell'impresa. Ciò è quanto il Consiglio federale deve ora esigere, in applicazione del mandato che gli venne recentemente dato dal popolo svizzero.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 21.90; dal lato di Airolo m. 23.10; in totale m. 45, cioè m. 6.45 in media giornaliera.

Restano da perforare, per compiere la galleria di direzione, m. 2450.90.

Ferrovie francesi. — Il Senato ha approvato, in prima lettura, il progetto di legge relativo alle ferrovie costrutte sulle strade pubbliche. Le conclusioni della relazione presentata dal sig. Herold furono votate senza discusssione, dopo essere stato respinto un emendamento, secondo il quale la dichiarazione di pubblica utilità potrebbe aver luogo in seguito a deliberazione d'un Consiglio municipale, approvata dal Prefetto. Il progetto della Commissione stabilisce invece positivamente, che l'utilità pubblica non può essere dichiarata, ed autorizzata la esecuzione, se non sopra rapporto del Ministro dei lavori pubblici, e dietro parere del Ministro dell'interno.

— Con Decreto 25 gennaio p. p. del Ministro dei lavori pubblici, venne istituito presso quel Ministero un Comitato per l'esercizio tecnico delle ferrovie.

Questo Comitato è composto d'un ispettore generale dei ponti e strade o delle miniere, presidente; degli ispettori generali dei ponti e strade o delle miniere incaricati del controllo dell'esercizio delle ferrovie; del direttore dell'esercizio delle ferrovie; di due ingegneri in capo delle miniere e di un ingegnere in capo dei ponti e strade; di due direttori di grandi Compagnie ferroviarie, e di due ingegneri in capo addetti al servizio del materiale e della trazione d'una di queste Compagnie. Questi quattro ultimi membri sono designati dal Sindacato della ferrovia della Cintura. Uno dei suddetti ingegneri in capo dei ponti e strade o delle miniere fungerà da segretario; ed un ingegnere ordinario delle miniere o dei ponti e strade sarà aggiunto al Comitato come sotto-segretario con voto consultivo.

Saranno sottoposte all'esame del Comitato tutte le questioni relative alla polizia, alla sicurezza ed all'uso delle ferrovie e delle opere che ne dipendono.

Il Comitato stesso sarà chiamato a dare il suo voto specialmente sui seguenti oggetti:

1° Regolamenti generali e speciali dell'esercizio, applicazione ed interpretazione dei medesimi;

2° Polizia delle Stazioni, classificazione e regolamentazione dei passaggi a livello;

3° Manutenzione e perfezionamento del materiale fisso e mobile;

4° Modificazioni e miglioramenti nella corsa e nel servizio dei treni;

5° Accidenti ferroviarii, ricerche sulle loro cause, misure da prendere per impedirne la ripetizione;

6° Invenzioni concernenti le ferrovie.

È lasciata al Comitato libera iniziativa nelle proposte ch'esso credesse utile di fare al Ministro.

Una Sezione del Comitato, detta del controllo, è composta del presidente, degli ispettori generali direttori del controllo, del direttore dell'esercizio e del segretario, sarà specialmente incaricata dell'esame delle misure dirette a migliorare ed uniformare il servizio del controllo.

Per lo studio poi delle varie questioni sottoposte al Comitato, il presidente avrà il diritto di formare delle Commissioni speciali, di cui chiamerà a far parte gli ingegneri in capo e ordinarii del controllo, che fossero creduti atti, così a dare le necessarie informazioni, come a portare un concorso particolarmente utile nei lavori della Commissione. Lo stesso potrà aver luogo anche per ingegneri estranei al controllo, e pure appartenenti al Corpo dei ponti e strade, od a quello delle miniere, o, secondo il caso, ad ambidue.

Le riunioni del Comitato saranno quindicinali, a giorno ed ora fissati; ma potranno pure aver luogo riunioni straordinarie, o per invito del Ministro, o per iniziativa dello stesso presidente.

Le deliberazioni verranno prese a maggioranza di voti; in caso di parità, il voto del presidente avrà la preponderanza.

Alla fine d'ogni mese, il presidente dirigerà al Ministro due quadri distinti, indicanti il numero degli affari sui quali il Comitato e la Sezione del controllo avranno emesso rispettivamente il proprio parere, ed il numero di quelli rimasti pendenti.

— Il suddetto Ministro dei lavori pubblici ha presentato al Senato i progetti di legge, già votati dalla Camera dei deputati, per la dichiarazione di utilità pubblica della ferrovia da Dives a Deauville, e di tre ferrovie nel dipartimento di Meurthe-et-Moselle.

Ferrovie tedesche. — La Camera dei deputati di Prussia, come già ci annunciava il telegrafo, approvò il giorno 8, in seconda lettura, il bilancio delle imposte dirette e quello dell'Amministrazione generale delle ferrovie. Nella discussione del bilancio delle ferrovie, il Ministro del commercio dichiarò che, in quanto alla riforma della tariffa ferroviaria, trattavasi di una faccenda che riguardava l'Impero, e che i rappresentanti del Governo prussiano si ricusarono sempre di discutere alla Camera. Questa faccenda inoltre sarà esposta non da lui, ma dal Ministero. La sorveglianza sulle Ferrovie private è molto limitata, ed esse possono discutere a loro talento. L'asserzione che il Governo abbia rovinato le Ferrovie private per poi comprarle ad un prezzo meschino, deve essere da lui confutata. Il contegno del Governo, rispetto alle Ferrovie private, fu sempre leale e dignitoso. Quando si trattasse di acquisto di ferrovie, il Governo non proporrebbe che fossero comprate separatamente, ma invece a gruppi.

— Dicesi che il progetto di legge per la vendita della parte assiana della ferrovia Main-Weser alla Prussia non sarà approvato dagli Stati dell'Assia.

Disastro in Germania. — Un disastro è avvenuto la notte dal 5 a 6 corr. al treno celere fra Colonia e Berlino. I giornali ci recano i seguenti ragguagli:

Il treno celere uscì di rotaia la notte del 5 alla Stazione Porta. La locomotiva, il bagagliaio, il vagone della posta e due vagoni di passeggieri caddero dall'argine, precipitando fino alla fabbrica di vetro. Diversi impiegati ferroviarii, cinque ufficiali di posta ed alcuni passeggieri sono rimasti feriti gravemente.

Ferrovie spagnuole. — Dai dispacci dell'Agenzia *Havas*, in data del 3 corr., rilevasi che il Re Alfonso, gli infanti ed i Ministri hanno assistito alla cerimonia della inaugurazione della ferrovia da Madrid a Ciudad-Real.

La nuova ferrovia venne benedetta dall'arcivescovo di Toledo. Assisteva a questa festa gran folla, e S. M. fu molto acclamata. Sul passaggio del treno reale, l'entusiasmo fu immenso. — Gli stessi dispacci aggiungono che, appena passato il treno reale, avvenne un incidente sulla nuova linea ferroviaria; ma non è ben posto in sodo, se si trattava di una frana o della rottura di una qualche opera d'arte. La cosa però ha una certa importanza, dacchè la linea non potrà aprirsi al pubblico se non che fra un mese.

Gli invitati alla inaugurazione della linea ferroviaria furono obbligati a tornare a Madrid per la vecchia strada.

Ferrovie d'America. — Agli Stati Uniti, scrive la *Railroad Gazette*, il numero delle miglia di strade ferrate costruite nel 1878 superò di poco quello dell'anno precedente;

Nel 1872 si costruirono 7340 miglia; nel 1873, 3883; nel 1874, 2025; nel 1875, due anni dopo la gran crisi, 1561 miglia soltanto. Nel 1876 si riattivarono i lavori, e si co-

strussero 2460 miglia di strade ferrate; nel 1877 se ne costruirono solamente 2281, e nel 1878 il numero delle miglia di ferrovie costruite fu di 2620.

Durante il 1878, gli Stati che costruirono un maggior numero di miglia di strade ferrate furono: il Minnesota, 338 miglia; il Jowa, 255 miglia; il Colorado, 193 miglia. Gli Stati che costruirono il minor numero di miglia di strade ferrate furono: l'Arkansas, 7 miglia; il Massachusetts, 6 miglia; e quello della Nuova Jersey, 2 miglia.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere. — Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera l'annunciata Relazione della Commissione di vigilanza sull'andamento dei lavori del Tevere a tutto l'anno 1878.

Di questa Relazione, che sarà oggetto di discussioni parlamentari, secondo le riserve recentemente fatte dagli on. Bonghi e Ranzi, riferiamo le conclusioni, contenenti le proposte della Commissione:

« Noi siamo venuti nella persuasione che, per la buona e sollecita riuscita di questa importante opera, convenga:

« 1. Che, coerentemente alla promessa fatta dall'on. Ministro dei lavori pubblici nel presentare alla Camera il progetto di legge pei lavori di prima serie, sieno sollecitamente rassegnati ed approvati i progetti di dettaglio dell'intero lavoro, in guisa che possa essere presentata al Parlamento la proposta degli stanziamenti relativi, prima della presentazione dei bilanci di prima previsione pel 1880.

« 2. Che nell'accollo dei lavori, rinunziando al sistema delle aste pubbliche ed ai vantaggi effimeri dei grandi ribassi, si faccia scelta di potenti Imprese, che, per abbondanza di risorse e per abitudine a questo genere di lavoro, offrano le più ampie garanzie di poter condurre rapidamente e sicuramente a termine le opere loro affidate.

« Nè a questa seconda nostra raccomandazione può essere ostacolo il regolamento di Contabilità; poichè, ove il Governo non ravvisi facoltà sufficienti nelle disposizioni generali, ha sempre dallo stesso regolamento mezzo di provvedere con legge speciale.

« E poichè, in ogni caso, la profondità delle fondazioni dei muri di sponda è una delle maggiori cause di spesa e di difficoltà, facciamo voto perchè sia regolata secondo la indole del terreno, variabile da luogo a luogo, tenendo pur conto della difesa, che alla corrosione delle acque deve presentare l'ampia banchina ».

— A questo proposito aggiungiamo che nella seduta del 17 corr., al Consiglio comunale di Roma, il consigliere Ceselli richiamò l'attenzione della Giunta sul modo col quale sono condotti i lavori del Tevere. Accennò a moltissimi inconvenienti, e chiese alla Giunta di provvedere.

Il Sindaco rispose che la Commissione di vigilanza ha già pubblicato una speciale Relazione sull'andamento di questi lavori (*V. sopra*); e siccome è desiderio della Giunta che su quest'argomento importante si faccia un'ampia discussione, così si terrà una speciale seduta, nella quale l'on. Ceselli potrà esporre le sue opinioni.

Il consigliere Canevari, chiamato a far parte della Commissione di vigilanza e relatore della medesima, dimostrò come questa non si sia potuta riunire che una sola volta. Sostenne che la legge del 1876 stabiliva che la prima serie dei lavori dovesse farsi in quattro anni e per dieci milioni. I quattro anni scadono all'ultimo di giugno di quest'anno. Si sono impegnati otto milioni e tutti per espropriazioni, e proprio per lavori non furono spese che 870 mila lire.

Il consigliere Canevari soggiunse ancora che il palazzo della Farnesina, del quale si è tanto parlato, non corre nessun pericolo, e che i lavori di tutela ivi eseguiti sono stati condotti abbastanza bene.

— La *Riforma* poi scrive:

L'on. Mezzanotte, ministro dei lavori pubblici, ha ordinato all'Ufficio idraulico di redigere un accurato rapporto intorno a questi lavori, e di rispondere ai rimarchi fatti dalla Commissione di sorveglianza.

Sappiamo che questo rapporto è stato redatto, e ieri il Ministro convocò il Consiglio superiore dei lavori pubblici, a cui sottopose l'esame delle accuse della Commissione di vigilanza e le discolpe dell'Ufficio idraulico.

Il Ministro farà conoscere al Parlamento la risposta del Consiglio superiore.

Dal loro canto, gli intraprenditori dei lavori hanno fatto dimanda che sia eseguita una rigorosa inchiesta, intendendo giustificare il loro operato. (Vedi sopra la nostra *Corrispondenza da Roma*).

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nel *Popolo Romano*:

Abbiamo parlato l'altro giorno di una proroga di dieci anni, che sarebbe stata chiesta dalla Banca Tiberina pel compimento dei lavori al Maccao. Il marchese Incisa ci dà in proposito, con una sua cortese lettera, questi schiarimenti:

« La Banca Tiberina non ebbe mai a preoccuparsi, nè ad inoltrare il Municipio domanda alcuna di dilazione.

« Colle costruzioni già compiute, quelle in corso e quelle che andranno ad incominciarsi quanto prima, essa si studia di adempiere ai suoi impegni.

« Egli è ben vero che da un gruppo di speculatori venne presentato alla Banca un progetto per la sistemazione di tutto il Maccao, alla condizione però che essa ottenesse dal Municipio uua proroga di dieci anni; ma la Banca non avendo creduto dover entrare in tali viste, le fatte proposte non ebbero seguito ».

Palazzo dell'Esposizione di belle arti in Roma. — Il progetto di legge presentato dal Ministero alla Camera, e che si sta discutendo negli Ufficii, autorizza la spesa L. 250,000, come concorso dello Stato nella costruzione del Palazzo destinato ad una Mostra nazionale di belle arti in Roma. Tale somma sarà inscritta in apposito capitolo del bilancio del Ministero per la istruzione pubblica, e sarà diviso in cinque esercizii, a cominciare dal 1879.

È poi approvata la Convenzione stipulata il 30 novembre 1878 tra i Ministri del tesoro e dell'istruzione pubblica, la Provincia ed il Municipio di Roma, per la cessione gratuita a quest'ultimo dell'area attigua alla chiesa di San Vitale ed alla via Nazionale, per erigervi il suddetto palazzo.

L'assegno delle L. 250,000 e la cessione del terreno sono fatte a condizione che, in qualunque evenienza, siano garantiti i diritti del Governo, in ragione della somma elargita e del valore del terreno ceduto, anche nel caso si cambiasse destinazione od uso all'edifizio di cui si tratta.

Porto e laguna di Venezia. — Nella seduta del 5 corr. al Senato del Regno, l'on. Berti svolse una sua interpellanza al Ministero dei lavori pubblici pei lavori intesi a migliorare le condizioni del porto e della laguna di Venezia e di Chioggia.

Egli ricordò le promesse fatte a questo proposito dal cessato Ministero, promesse che non ebbero alcun effetto; e l'essersi tenuto su ciò un completo silenzio nel bilancio di quest'anno, ed anche in una recente tornata dell'altro ramo del Parlamento, determinò l'oratore a svolgere questa interpellanza.

L'oratore dimostrò quindi che non vi possono essere serie obbiezioni contro l'efficacia dei lavori riconosciuti necessarii da altri Ministeri, i quali aveano in animo di presentare progetti di legge, appena fossero terminati gli studii necessarii; dimostrò pure che le spese per questi lavori furono riconosciute non gravi pel bilancio dello Stato e ripartibili in più esercizii.

Questi lavori toglierebbero dalle città di Chioggia e di Venezia la malaria, che è fonte di malattie epidemiche, le quali riempiono di malati gli ospedali. Legge una nota dei malati in quest'anno nell'ospedale di Venezia.

L'oratore, dopo avere svolte alcune altre considerazioni, conclusé la prima parte del suo discorso col pregare il Ministro di prendere a cuore questi lavori, ed eseguirli; co-

sicchè i Veneziani possano dire che la fortuna cominciò ad arridere loro a *mezzanotte!*

Nella seconda parte del suo discorso, l'oratore esaminò lo stato di questi progetti, e le spese necessarie, svolgendo in proposito alcune considerazioni.

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) comincia dal rispondere all'on. Berti circa i lavori da farsi pel fiume Brenta. Dice che gli studii fatti fanno salire la spesa di questi lavori a quattro milioni. Tuttavia, siccome sta per essere compiuto un progetto idraulico generale, i lavori pel fiume Brenta saranno naturalmente compresi in quel progetto.

In quanto al canale di Malamocco, l'oratore dice che furono già stanziate somme non indifferenti per l'escavazione del canale di Malamocco. Che se però queste somme fossero ritenute insufficienti, il Ministero provvederà.

Dà poi alcuni schiarimenti circa il porto del Lido ed altri lavori a farsi, manifestando in proposito il suo buon volere.

Passando a rispondere alla seconda parte del discorso dell'on. Berti, il Ministro dice che, in quanto a questa parte, non può che appellarsi ad una decisione del Consiglio di Stato, la quale ripartisce fra i Comuni interessati l'importo delle spese, e stabilisce altre norme a cui il Ministero resterà fedele.

Dichiara che non può assumere nessun impegno riguardo all'equiparazione del canale di Malamocco ad una strada nazionale; tuttavia sarà lieto, se potrà aderire al desiderio dell'interpellante.

Berti replica brevemente, ringraziando il Ministro delle sue buone intenzioni.

Porto di Savona. — Scrivono da Roma, 6, alla *Nazione*:

È giunta oggi a Roma una Commissione della cittadinanza savonese, composta dai signori Ponzone, Martinengo, Corsi ed altri per sollecitare l'esecuzione dei lavori del porto di Savona.

Come voi ricorderete, il porto di Savona fu già interrato dai Genovesi, nell'intendimento di monopolizzare tutto il commercio marittimo della Liguria; il nuovo porto di Savona restò costituito del solo ingresso od accesso del porto antico.

Il Governo nazionale riparò a questo sconcio; i lavori di sterro sono incominciati da varii anni, e un apposito capitolo figura nel bilancio dei lavori pubblici. Dopochè Savona ebbe un'importante Stazione ferroviaria, il bisogno del porto diventò urgente, imprescindibile.

Ora si tratta di fare alcune espropriazioni, poichè l'interramento del porto forma una piazza, sulla quale sorge un opificio militare ed alcune case.

La Commissione savonese ha il mandato di sollecitare, da parte dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici, l'esecuzione di questi lavori.

Opere straordinarie ai porti del Regno. — È stato distribuito alla Camera dei deputati il progetto di legge presentato dal ministro Mezzanotte per la costruzione di opere straordinarie nei principali porti del Regno.

Questo progetto importa la spesa complessiva di 22 milioni circa, distribuiti in tredici annualità dal 1879 al 1891. Le opere proposte sono le seguenti:

a) Prolungamento del molo meridionale di Ancona, L. 200,000.

b) Prolungamento del molo Innocenziano e sistemazione di un tratto del molo Neroniano nel Porto d'Anzio, L. 423,000.

c) Sistemazione del Porto di Cagliari, L. 2,050,000.

d) Costruzione di banchine nel Porto di Castellammare, L. 450,000.

e) Costruzione di un nuovo molo a protezione dell'antemurale di Civitavecchia, L. 4,000,00.

f) Sistemazione dei fondali e drizzagno alla risvolta di contro al canal Marini nel porto Corsini, L. 285,000.

g) Prolungamento dei moli guardiani del porto-canale di Fiumicino, L. 600 000.

h) Costruzione di un ponte per collegare la banchina di approdo col molo di ormeggio nel porto di Gallipoli L. 140,000.

i) Compimento del molo occidentale e costruzione della gettata meridionale nel porto di Girgenti, L. 1,700,000.

k) Compimento delle opere già costruite dal Municipio nel porto di Licata L. 1,500,000.

l) Sistemazione del porto di Marsala, L. 410,000.

m) Sistemazione del porto di Molfetta L. 610,000.

n) Costruzione di banchine nel porto di Napoli, L. 670,000.

o) Prolungamento del molo settentrionale, e sistemazione delle calate del molo meridionale nel porto di Palermo, L. 2,500,000.

p) Prolungamento e sistemazione del molo occidentale di Porto Maurizio, L. 200,000.

q) Miglioramento ed ampliamento del Porto Torres, L. 2,000,000.

r) Miglioramento ed ampliamento del porto di Salerno, L. 2,500,000.

s) Maggiore spesa occorrente pel compimento della darsena occidentale nel porto di Savona, L. 780,000.

t) Opere per chiudere la bocca di ponente e per deviare il torrente di Santa Venere nel porto di Santa Venere, L. 420,000.

u) Prolungamento dei moli nel porto di San Remo, L. 200,000.

v) Prolungamento dei moli nel porto di Viareggio, L. 250,000.

Costruzione di strade provinciali. — Nella seduta dell'8 corr., la Camera dei deputati prese a discutere il seguente progetto di legge:

« *Articolo unico.* — È autorizzato l'aumento di un milione al fondo assegnato per l'anno 1879 dalla legge 20 giugno 1877, num. 3909, alla costruzione di strade nelle provincie che più ne difettano.

« Il fondo assegnato all'esercizio 1881 dalla citata legge per lo stesso oggetto sarà diminuito dell'egual somma ».

Lugli chiede qualche schiarimento al Ministro delle finanze, per essere assicurato che questo progetto può essere approvato nell'attuale condizione finanziaria.

Melchiorre (presidente della Commissione) dice che con questo progetto non si fa altro che una anticipazione di fondi da stanziarsi per le strade nel 1880.

Quartieri ricorda al Ministero che altre provincie, oltre quelle indicate nel progetto, sono deficienti di viabilità.

Depretis assicura che si sta preparando un progetto, nel quale saranno comprese anche le provincie cui allude l'on. Quartieri.

Grimaldi (relatore) risponde all'on. Lugli, sostenendo il progetto di legge, destinato a soddisfare ad urgenti necessità.

Lugli dichiarasi soddisfatto, ed il progetto di legge è approvato.

Allo scrutinio segreto ottenne voti fav. 168 cont. 44.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 29 dicembre 1878 (*Gazz. Uff.* del 3 corr.) è approvato il nuovo regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali della provincia di Treviso.

Inchiesta agraria. — Il 1° corr., la Giunta per l'inchiesta agraria si adunò, sotto la presidenza dell'on. senatore Jacini. A questa seduta intervenne pure l'on. senatore Tanari, nominato commissario della Giunta del Senato, in sostituzione del compianto senatore Berti-Pichat.

Fra gli argomenti all'ordine del giorno c'era la nomina delle Commissioni incaricate di giudicare le tre Memorie redatte in base all'avviso di concorso bandito dalla Giunta il 15 maggio 1877, e pervenute in tempo utile. Le tre Commissioni furono elette.

Coltivazione indigena del tabacco. — La *Gazzetta Ufficiale* dell'8 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto in data del 6:

Art. 1. È istituita una Commissione con incarico di studiare e proporre i miglioramenti che si possono introdurre nel regolamento del 23 maggio 1872 sulla coltivazione in-

digena del tabacco, al fine di conciliare gli interessi del monopolio con quelli della agricoltura.

Art. 2. La Commissione è composta nel modo seguente: Brioschi comm. prof. Francesco, senatore, *presidente*; Rizzari comm. Mario, senatore; Bertani dott. Agostino, Cancellieri avv. Rosario; Canzi Luigi, Luzzatti comm. prof Luigi, Mussi dott. Giuseppe, deputati;

Ellena comm. Vittorio, ispettore generale nel Ministero delle finanze; Miraglia comm. avv. Nicola, direttore-capo di divisione superiore al Ministero di agricoltura, industria e commercio; Turconi comm. Paolo, direttore-capo di divisione nel Ministero delle finanze; Goupil cav. Eleonoro, direttore generale presso la Regìa cointeressata dei tabacchi; Duchoquè cav. Alessandro, segretario generale, id. id.; Cappa cav. ing. Luigi Maria, ispettore tecnico presso la Delegazione governativa id. id., *segretario*.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 26 dicembre 1878 (*Gazz. Uff.* del 28 gennaio p. p.,) è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Tortona col titolo di *Banca dei piccoli prestiti e Cassa di risparmio delle Società riunite del circondario di Tortona*, colla durata di 30 anni decorrendi dal 22 marzo 1874; portando il detto capitale dalle L. 30,000 alle 100,000, mediante emissione di 3500 azioni nuove da L. 20 ciascuna; con approvazione dello statuto modificato.

— Con R. Decreto del 5 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 31) è approvato il nuovo statuto della Società sedente in Milano, col titolo di *Società ceramica Richard*, colla durata di 30 anni decorrendi dal 4 aprile 1873, e col capitale nominale di L. 8,000,000, diviso in 32,000 azioni da L. 250 ciascuna.

— Con R. Decreto del 19 detto mese (*Gazz. Uff.* del 1° corr.) è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per le operazioni di credito mobiliare ed ordinario, sedente in Milano col titolo di *Banca di Credito Italiano;* portando il detto capitale da 20 milioni di lire, diviso in 40,000 azioni da L. 500 ciascuna, a 5 milioni di lire, diviso in 10,000 azioni dello stesso valore; con approvazione del nuovo statuto modificato.

— Con R Decreto del 12 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), è approvato l'aumento del capitale della Società per le operazioni di credito popolare ed altre, sedente in Lanciano (prov. di Chieti), col titolo di *Banca mutua popolare di Lanciano*, colla durata di anni 100, decorrendi dal 1° febbraio 1874; portando il detto capitale da L. 24,000 a 30,006, mediante emissione di 200 azioni nuove da L. 30 ciascuna, e con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 7), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito sedente in Pieve di Soligo (prov. di Treviso), col titolo di *Banca mutua popolare di Pieve di Soligo*, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 15 maggio 1870; portando il detto capitale da L. 40,000 a 60,000, mediante emissioue di 1000 azioni nuove da L. 20 ciascuna, e con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Nuovi omnibus a Milano. — Ci consta (dice la *Persev.* del 5) chè il cav. Osculati, direttore della Società degli Omnibus, ha stabilito di attuare una riforma negli omnibus che fanno servizio nella città. Egli sta facendo costruire delle carrozze a quattro ruote piccole ed uguali, le quali renderebbero facile e men pericoloso il discendere o il salire, senza fermata. Tali omnibus avranno dodici posti nell'interno ed otto nella parte superiore, ove sarà obbligatorio lo stare in piedi. Si adotterebbe così il sistema degli omnibus di Parigi. Questo nuovo sistema di omnibus a piccole ruote, oltre il rendere più comodo pei passeggieri il salire e il discendere, gioverebbe alla maggiore velocità. Il signor Osculati ha già preparato uno schizzo delle nuove carrozze, che sarà sottoposto al giudizio ed alle deliberazioni della Società e della Giunta municipale.

(Un modello consimile fu già provato in alcune vie di Torino, e con esito favorevole).

Relazioni periodiche sul commercio e sull'industria. — La *Gazzetta d'Italia* dice che il Ministro di agricoltura, industria e commercio, fatto persuaso che una compiuta conoscenza de' fatti economici, illustrata dalla nozione delle cause che li produssero, può sola dare esatte informazioni sul dove sono ostacoli da rimuovere, dove legittime aspirazioni da soddisfare, ha diretto una circolare alle Camere di commercio, invitandole a trasmettere una relazione bimestrale, nella quale siano annoverate le vicende di maggior rilievo riguardanti i commerci e le manifatture dei loro territorii.

Saranno oggetto di speciale cenno nella relazione delle Camere di commercio la creazione, lo svolgimento o la cessazione di talune industrie, l'incremento o la chiusura di stabilimenti ed aziende commerciali o industriali, gli sbocchi aperti o chiusi al commercio di esportazione, le oscillazieni dei salarii, ogni fatto che interessi le vicende importanti relative alla marina ed alla navigazione mercantile, i fenomeni del credito, il saggio delle varie specie di imprestiti, i progetti di nuove imprese, e quanto altro possa giovare a dare un concetto esatto del movimento del commercio e delle industrie.

Biglietti consorziali. — Il Ministro del tesoro ha pubblicato il seguente decreto:

(*Omissis*).

Ritenuto c0e il Consorzio degli Istituti di emissione ha già in consegna e pronti per l'emissione altri biglietti dei tagli da L. 100 e da L. 1000 da servire di scorta per sostituirli a quelli degli stessi tagli già emessi che non sono più atti alla circolazione,

Si determina quanto segue:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato ad emettere per scorta, e per l'uso e nei modi previsti dall'art. 9 dol regolamento 28 febbraio 1875, altri biglietti da L. 100 e da L. 1000, aventi gli stessi segni e distintivi caratteristici stati approvati coi Reali Decieti per la prima emissione, e ripartiti nel modo qui appresso indicato:

Biglietti da L. 100 — N. 150,000 per L. 15,000,000, divisi in 15 serie con numeri dai 61 al 75, composta ciascuna serie di numeao 10,000 biglietti, segnati questi col numero progressivo dall'uno al diecimila.

Biglietti da L. 1000. — N. 10,000 per L. 10,000,000 in una sola seris col n. 18, di 10,000 bigiietti, portanti il numero progressivo dall'uno al diecimila.

Casse postali di risparmio. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto dicembre 1878.

Dell'anno 1876 fino al dicembre 1878, come succursali della Cassa centrale, sono stati autorizzati ad operare 3194 Uffici, dei quali 9 nel decorso mese di dicembre.

Si fecero 575,149 depositi, dei quali 23,602 ebbero luogo nello scorso mese di dicembre, e 186,600 rimborsi, dei quali 10,193 nel predetto mese;

Furono emessi 170,516 libretii, dei qnali 4,823 nel mese di dicembre 1878; ne furono estinti 13,779, dei quali 522 nel predetto mese; quindi ne rimasero in corso 156,737, dei qnali 4,301 nel mese di dicembre 1878.

Nel mese di dicembre 1878 i depositi importarono lire 1,509,455.12; i rimborsi lire 1,050,261.16; quindi nei depositanti un residuo credito di lire 459,193.96.

Nei mesi precedenti dell'anno in corso, i depositi avevano importato L. 13,139,434.20; i rimborsi L. 8,934,615.51; quindi nei depositanti un residuo credito di L. 4,204,818.77.

Dall'anno 1876 fino a tutto dicembre 1878, i depositi importarono, quindi, lire 27,716,895.40, i rimborsi lire 16,734,448 07; quindi un residuo credito dei depositanti in lire 11,138,759.19.

Vendite dei beni dell'Asse ecclesiastico. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il solito prospetto mensile delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico.

Nel mese di dicembre del 1878, furono messi all'asta 467 lotti, al prezzo di lire 723,671.63, ed aggiudicati per L. 888,127.69.

Le quali cifre, sommate con quelle dei mesi precedenti dell'anno 1878, danno: lotti 3980; prezzo d'asta, lire 8,049,599.77; prezzo d'aggiudicazione L. 8,738,249.76.

Quindi, nel periodo dal 26 ottobre 1867 a tutto dicembre 1878, si sono avuti lotti 128,531; il cui prezzo d'asta è stato di lire 421,484,767.54; ed il prezzo d'aggiudicazione lire 540,276,309.70.

Ufficii telegrafici. — Il 18 gennaio p. p., in Casalnuovo Monterotaro (provincia di Foggia); il 1° corrente in Camastra (provincia di Girgenti) ed in Airola (provincia di Benevento) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafi sottomarini — Leggesi nel *Corriere Mercantile*:

Il nostro naviglio da guerra manca di piroscafi adatti al collocamento dei cavi sottomarini, epperò ogni qual volta occorre fare qualche riparazione alle nostre linee telegrafiche sottomarine, l'Amministrazione dei telegrafi è costretta od a noleggiare qualche piroscafo di Società telegrafiche private inglesi, od a ricorrere al Governo francese, il quale per ordinario concede all'Italia l'uso di uno dei suoi piroscafi, specialmente armati per il servizio telegrafico.

Per rimediare a questo inconveniente, che in circostanze speciali potrebbe anche tornare di danno all'Italia, l'Amministrazione dei telegrafi, d'accordo col Ministero della marina, adotterebbe ad uso dei telegrafi uno dei piroscafi non più adatti al servizio di marina militare.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Abbastanza buono il mercato della scorsa settimana rispetto ai valori ferroviarii, non escluse le Azioni della Società delle Meridionali, alle quali non mancarono richieste a 343 ed a 344. Le Obbligazioni relative sostenute a 268; invariati i Boni a 578.50.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, negoziate con favore a 268.25; quelle della serie B, a 264.50 Le nuove a 244 e 245. — Deboli le Pontebbane a 398.50, e così dell'Alta Italia a 262.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 142 e 143; le Obbligazioni relative a 235 e 238 — Le Vittorio Emanuele a 245 e 248 — Le Azioni delle Ferrovie Romane a 74 e 77; le Obbligazioni a 287 e 288.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazz. Uff.* del 3 corrente ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco *D*, n. 5), comprese nella 60ª estrazione seguita in Firenze il 31 gennaio 1879.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I. N. 8688, col premio di L. 36,865.
» II. N. 14270, col premio di L. 11,060.
» III. N. 862, col premio di L. 7375.
» IV. N. 628, col premio di L. 5900.
» V. N. 16195, col premio di L. 560.

(*Seguono i numeri delle 406 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio*).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto marzo 1879 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° aprile 1879, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 marzo 1879, aventi i numeri dal 61 al 73.

CONVOCAZIONI

Banca Nazionale Toscana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 26 corrente in Firenze (locale della Borsa), per l'approvazione del bilancio 1878, e per la nomina di 3 consiglieri e 2 sindaci.

Società Miniere Montesanto — Gli azionisti sono riconvocati pel 1° marzo p. v. in Genova (sede sociale, piazza Vigne, 4), per udire la relazione del Consiglio ed il rendiconto a tutto giugno 1878, e per la nomina di consiglieri e revisori dei conti.

Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione della strada delle mura a destra del Tevere, dalla Porta Portese a Porta Castello, della lunghezza di m. 6335.70, per l'annuo canone di L. 3864.15. Deposito L. 390, a cui poi si aggiungeranno lire 400 per le spese d'appalto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Ploaghe a Chiaramonti, della lunghezza di m. 11,100, per la presunta somma di L. 125,000. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 12,000, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cremona, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'argine sinistro di Po, nei Comuni di Torricella del Pizzo, di Gussola e di Martignana, della lunghezza di m. 9721, per la presunta somma di lire 107,146. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, idem.

— Il 24 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Torino a Casale sulla destra del Po, compreso fra la diramazione della strada provinciale Asti-Casale ed il confine della provincia di Torino, della lunghezza di m. 23,410, per il presunto canone annuo di L. 28,270. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 890 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra la Taverna dell'Acinello e la Sella Amendola, della lunghezza di m. 8968.54, per la presunta somma di lire 293,924. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo detla somma di delibera, idem.

— Il 25 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure un'asta per l'appalto del tronco dell'accennata strada nazionale, compreso fra la Sella Amendola e la collata di Guardia-Perticara, della lunghezza di m. 8140.70, per la presunta somma di L. 137,153. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000, come sopra; e cauzione definitiva, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tratto del 2° tronco della strada provinciale da Aquila ad Ascoli, compreso fra il torrente Neia e l'abitato di Accumoli, della lunghezza di m. 7125, per la presunta somma di L. 203,040. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1879.

(*Continuazione* — *V. N° 5*)

Ponzone comm. L. c. traff. Milano lire 7.50; Fabani cav. ing. P. ispett. princ. uff. cent. 2ª div. traff. id. 4; Pivetta cav. G. ispett. id. 3; Roncaldier cav E. id. id. 2.50; Brughera A. id. id. 2.50; Donadio cav. G. B. id. id. 2.50; Rusca conte cav. F. id. id. 2.40; Querini N. id. id. 2.40; Craveri cav. F. id. id. 2.25; De Galateo avv. A. leg. id. 1.35; Belinzaghi A. c. uff. id. 2.10; Ranci P. a. c. uff. id. 2.10; Bizzozero dott. G. id.

id. 1.80; Porta G. id. id. 1.80; Zanoni E. ag. rip. 1.35; Brambilla P. cont. id. 1.50; Caimi C. id. id. 1.50; Monetti F. id. id. 0.50; Rossini A. id. id. 1; Santambrogio avv. D. id. id. 1.35; Santambrogio L. id. id. 1.20; Donadon E. id. id. 1; Levi I. ld. id. 1; Bonacina A. imp. id. 1; Bajla S. app. id. 1; Sebenico F. id. id. 0.50; Schenini P. id. id. 0.50; Carugati C. 0.50; Morini M. id. id. 1; Rosso M. id. id. 0.50; Tirelli rag. C. id. id. 0.50; Petrolini E. id. id. 0.50; Balabio P. id. id. 0.75; Visconti A. id. id. 0.50; Bianchi S. id. id. 0.50; Filippini A. id. id. 0.50; Osma dott. C. 1; Bianconi A. imp. avv. 1; N. N. 0.10; Tornaghi P. c. staz. Abbiategrasso 0.50; Sabatini N. ass. 0.50; Frustero G. imp. id. 0.50; Doglia A. ass. id. 0.50; Bianchi A. c. staz. Aquanegra 2; Monti R. s. c. staz. Albizzate 1; Pavia A. ass. id. 0.50; Morati P. g. ecc. id. 1; Guenzani P. id. id. 0.50; Merlini F. c. staz. Arcore 2; Brichetti A. ass. id. 0.50; Cantini G. c. staz. Arona 2; Roncoroni C. s. c. st. id. 1; Pannoncini G. imp. id. 1; Duchi G. id. id. 1; Bennio G. id. id. 1; Albertini G. B. id. id. 1; Panaschini G. id. id. 1; Pirola P. id. id. 1; Polver P. gest. p. v. id. 1; Rossi M. imp. id. 1; Guezza D. c. staz. Asigliano 1; Angelini G. ass. id. 0.50; Bianchi P. g. ecc. id. 0.50; Pasquino E. man. id. 0.50; Baccini L. c. staz. Bagnolo 1; Fililetti A. id. Balzola 1; Spera G. id. Belgioioso 0.50.

Beretta A. ass. Belgioioso 0.50; Bonetti E. c. staz. Bianzè 1; Eoria G. id. Biella 1.50; Merli A. gest. id. 1.50; Torre E. imp. 0.50; Moschisio F. id. id. 0.50; Baralis F. c. st. id. 1; Lanfranco D. bigliett. id. 1; Michieli M. c. st. B. Lovezzaro 2; Tarchetti L. ass. id. 0.50; Cortese G. c. st. Borgomanero 1; Manfrin G. imp. id. 1; Mapelli C. id. id. 0.50; Castellazzi P. c. st. Borgo S. Martino 2; Ferraris B. A. ass. ip. 0.50; Carravi M. c. st. Borgo Ticino 1; Omegno G. B. id. Borgo Vercelli 1.20; Ponzana G. g. ecc. id. 0.50; Gambaroni G. ass. id. 0.70; Vigone C. man. id. 0.50; Pagani L. man. avv. id. 0.50; Alfieri G. g. ecc. id. 0.50; Doria C. c. st. Brandizzo 1; Turco R. g. ecc. id. 0.50; Bena L. id. id. 0.50; Rocatti G. man. id. 0.50; Zucarelli F. imp. Busto Arsizio 1; Sinibaldi A. ass. id. 0.50; Fumagalli A. man. id. 0.50; Scotti L. imp. id. 1; Vergnano G. imp. avv. id. 1; Crespi M g. ecc. 0.50; Santambrogio D. c. sq. id. 0.50; Porro A. g. ecc. id. 0.50; Bedogni F. c. st. Calcababbio 1; Ferrari de Grado A. id. Calolzio 1; Carabelli G. imp. Camerlata 1.50; Pescina A. id. id. 1; Bernasconi c. st. Camnago 1; Boffi F. ass. id. 0.50; Gamaleri C. c. st. Candelo 1; Brasco B. ass. id. 0.50; Cerruti B. g. ecc. id. 0.50; Actis Dana S. man. id. 0.50; Carossino S c. st. Cantù 1; Gallione A. ass. id. 0.50; Cardana P. id. id. 0.50; Bosaglia G. g. ecc. id. 0.50; Rovati A. id. id. 0.50; Croppa C. man. id. 0.50; Bianchi A. id. id. 0.50; Luncini A. c. st. Carimate 1.50; Cecconi A. ass. id. 1; Lietti A. g. ecc. id. 0.50; Radice G. id. id. 0.50; Oitana G. c. st. Casale 1.65; Novelli G. id. id. 0.75; Pavia V. imp. id. 0.60; Berutti F. id. id. 1; Giacosa G. id. id. 1; Monani C. s. c. st. id. 0.80; Sibona G. gest. id. 1.20; Cesaris C. imp. id. 0.50; Fumagalli G. c. st. Castelalfero 1; Ferreri D. ass. id. 0.50; Brignolo G. g. ecc. id. 0.50.

Bianchi L. c. st. Cava Carbonara lire 2; Ferrari C. id. Cava Manara 1; Moroni L. id. Cavatigozzi 1; Nicolini A. id. Cernusco M. 2; Nicolini E. imp. id. 1; Borra A. c. st. Certosa 1; Bossini G. imp. Chiasso 0.50; Rampoldi P. deleg. id. 2; Polloni G. c. st. Chivasso 2; Azaria F. gest. pr. id. 1; Pecorara E. c. st. Codogno 1.50; Brutti L. s. c. st. id. 1; Bizzi A. gest. id. 1; De Bosio G. c. st. Como 1.50; Viganò A. imp. id. 0.75; Balzaretti V. id. id. 0.75; Sesia F. c. st. Corsico 1; Costelli V. id. Cucciago 1; Gibelli G. B. ass. id. 0.50; Arrighi F. g. ecc. id. 0.50; Porta M. id. id. 0.50; Moja F. c. st. Desio 2; Priola M. id. Ferrera 1; Ravello L. id. Gallarate 5; Serafini E. gest. id. 3; Barbonaglia C. imp. id. 2; Agnesetto G. id. id. 2; Grossi A. id. id. 2; Bonassi G. id. id. 2; Fughini G. id. id. 2; Grignani P. c. st. Gazzada 1; Barzaghi G. ass. id. 0.50; Galli T. g. ecc. id. 0.50; Casartelli G. B. id. id. 0.50; Portalupi E. c. st. Giarole 1; Zolla G. ass. teleg. id. 0.60; Sirgua G. g. ecc. id. 0.50; Capulo G. id. id. 0.50; Guaschi B. c. st. Gozzano 2.50; Bardelli G. imp. id. 5; Maridati F. id. id. 1; Sasso V. ass. id. 0.50; Deandrea A. c. sq. id. 0.50; Barattini G. C. man. id. 0.50; Bertinetti C. c. sq. id. 0.50; Oggero C. man. id. 0.50; Debernardi S. g. ecc. id. 0.50; Riva 5 A. ff. man. unt. id. 0.50; Berga G. ass. id. 0.50; Redi G. g. ecc. id. 0.50; Arimondi F. c. st. Ivrea 2; Gola F. gest. p. v. 1.50; Gonella M. imp. id. 1; Bonacina C. gest. id. 1; Ternengo G. imp. id. 1; Vercellino cav. C. id. id. 1; Bianco F. id. id. 1; Gautiero E. id. id. 1; Prigione G. g. mag. id 0 50; Vico P. c. sq. id. 0.50; Fontana G. c. man. id. 0.50; Pinaroli P. c. st. Locate 1; Orlandi C. id. Manerbio 2; Mangini L. ass. id. 0.50; Nodari D. g. ecc. id. 0.50; Galli F. id. id. 0.50.

Martinelli P. man. Manerbio 0.50; Melloni S. c. st. Mede 1; Signorelli G. imp. id. 0.50; Jaina A. ass. Miradolo 0.50; Agnesina A. c. st. Moncalvo 1; Paveri A. imp. id. 0.50; Scotti A. c. st. Monza 1; Aschieri G. s. c. st. id. 1; Ghidini F. c. uff. big. id. 0.65; Turrini G. imp. id. 1; Guana E. gest. g. v. id. 0.50; Ghezzi A. imp. id. 0.50; Rossi G. gest. id. 0.50; Belluschi P. c. st. Mortara 2; Moreschi F. ff. s. c. st. id. 1; Sacchi A. imp. id. 1; Spagna A. id. id. 1; Maccheroni B. id. id. 1; Seves A. id. id. 1; Mezzini E. gest. id. 1; Ronchi E. imp. id. 1; Tosi C. gest. id. 1.50; Carpeggiani G. c. sq. Motta S. Damiano 0.50; Redaelli C. c. st. Musocco 0.50; Borroni C. guar. id. 0.50; Arienti P. id. id. 0.50; Prato C. c. st. Novara 2; Cordara L. s. c. st. id. 1; Piasco L. gest. id. 1; Mapello A. id. id. 1; Beretta G. id. 1; Suattini G. imp. id. 1; Manet L. id. id. 1; Lucatello A. id. id. 1; Borgo G. id. id. 1; Inglese R. id. 1; Sessa C. s. c. st. id. 1; Sesia A. imp. id. 1; Bergonzolo F. id. id. 1; Cerè P. id. id. 1; Gadda A. id. id. 1; Gaidano C. id. id. 1; Forster C. c. st. Oleggio 2; Bauchie G. c. sq. id. 0.60; Visconti G. man. id. 0.50; Bazzi A. regg. la st. Olevano 0.50; Rizzi G. B. c. st. Olgiate Mol. 1; Cortelezzi P. id. Ospedaletto Lod. 1; Brusco L. id. Pavia 1.75; Amati E. s. c. st. id. 1; Pellegrini E. gest. id. 1.50; Lorenzi P. c. st. Pertengo 1.50; Battaglia L. id. Pizzighettone 1; Taroni E. imp. regg. la st. Ponzana 1; Guattarola C. ass. id 0.50; Tamagno I. c. st. Portacomaro 1; Richetta S. g. ecc. id. 0.50; Cerutti G. man. id. 0.50; Simone G. g. ecc. id. 0.50; Massardi G. c. st. Rho 1; Danelli A. imp. id. 0.50; Polastro A. ass. id. 0.75; Gianolio M. imp. id. 0.75; Massari G. g. sala id. 0.50; Billio G. imp. id. 0.50; Milano G. c. st. Rodallo 1.

Costa G. c. st. Rogoredo 1; Perotti L. g. mag. id. 1; Ghidini A. c. st. Saluggia 1; Rosatti R. id. Sannazzaro 1.05; Appovazzi C. imp. id. 0.75; Toccagni C. c. st. Santhià 1; Ochetto P. imp. id. 0.50; Moffe L. gest. id. 0.50; Fea G. imp. id. 0.50; De Giorgis A. id. id. 0.50; Magnetti id. id. 0.50; Timasi D. c. st. S. Germano V. 1; Clovaro L. id. S. Giorgio 2; Contania A. regg. la st. S. Zeno-Zolzi 0.50; Squassi L. c. st. Secugnago 1; Pedrini P. id. Seregno 2; Rigoni F. imp. id. 0.50; Cantamessa G. Batt. id. id. 0.60; Bossi R. c. st. Somma 2; Colombo A. g. mag. id. 0.50; Ercoli G. ass. id. 0.50; Peri A. g. ecc. id. 0.50; Pedranti G. id. id. 0.50; Guaschino G. id. id. 0.50; Gila G. c. st. Torrazza 1.30; Introzzi G. ass. id. 0.70; Castelli C. g. ecc. id. 0.50; Vignone C. id. id. 0.50; Rej D. man. id. 0.50; Mella G. id. id. 0.50; Panara A. c. st. Tronzano 0.50; Pavani S. id. Usmate 1; Ardenghi A. ass. id. 0.50; Nizzoli G. c. st. Valenza 2; Celasco F. gest. id. 0.50; Rossi F. imp. id. 0.50; Pera E. id. id. 1; Tardani E. id. id. 0.50; Galletti G. ass. id. 0.50; Rabò E. c. st. Valle 2; Gamaleri V. id. Valmadonna 1; Blandino A ass. id. 0.50; Davico G. g. ecc. id. 0.50; Campana G. id. id. 0.50; Barsanti T. c. st. Varese 1; Pivetta O. gest. id. 1; Costa c. st. Vercelli 2; Begani E. s. c. st. id. 1; Chiusone G. c. st. Vergnasco 0.50; Draghi M. id. Verolanova 1.50; Lorenzetti C. imp. id. 1; Rissolio G. c. st. Vespolate 1; Malvini A. ass. id. 0.50; Croff E. imp. Villamaggiore 1.50.

Bruno comm. senat. L. chir. consul. Torino 15; Gelmi cav. L. c. traff. Verona 7.50; Carpi cav. D. ispett. pr. id. 3.50; Sartorio cav. P. ispett. id. 2.70; Legrenzi cav. L. id. id. 3; Calvi G. id. id. 2.25; Cattaneo cav. P. id. id. 2; Garbato G. c. uff. id. 2.50; Pajola F. contr. tel. id. 2; Dander S. c. st. Limito 0.50; Zandomini A. id. Melzo 2; Smolka A. id. Cassano 1.50; Bassoni E. imp. id. 0.50; Avancini A. c. st. Vidalengo 1; Chiesura V. id. Morengo 0.50; Lena L. id. Romano 1; Marelli A. Calcio 1; Viola G. B. imp. id. 1; Piatti A. c. st. Chiari 1; Rigo S. imp. id. 0.50; Cunego N. id. id. 0.50; Dal Fabbro G. id. id. 0.50; Scocco D. id. id. 0.50; Fasoli E. c. st. Rovato 1; Sgarzi F. imp. id. 0.50; Bonini L. id. id. 0.50; Bresciani G. id. id. 0.50; Furlan G. c. staz. Brescia 1.35; Borsi L. s. c. st. id. 0.75; Vacani L. imp. id. 1; Clama P. gest. id. 1.20; Leonardi G. imp. 0.75; Adami G. id. id. 0.80; Signori B. id. id. 0.50; Romano G. gest. id. 1; Biemmi A. imp. id. 0.50; Cerri E. id. id. 1; Zeni G. id. id. 0.50; Zanchi A. id. id. 0.50; Berri G. id. id. 0.50; Minoletti G. c. st. Rezzato 1; Baldini G. imp. id. 1; Bruni D. c. staz. Lonato 1; Burigana A. imp. id. 1; Fracassi A. c. st. Desenzano 2; Basevi L. imp. id. 1; Bigardi L. id. id. 1; Miorelli C. id. id. 1; Tiranti A. c. st. Castelnuovo 0.80; Arrigossi A. id. Sommacampagna 1; Burigana A. imp. id. 0.50; Montecamozzo C. c. st. Verona P. N. 1; Fioravanzi R. imp. id. 1; Tabacchi G. s. c. st. id. 1; Vitaloni A. imp. id. 1; Formica G. c. st. Verona P. V. 2.50; Beretta G. imp. id. 1; Pellegrinatti G. id. id. 1; Scandiuzzi A. c. st. San Martino 1; Cavallini A. imp. id. 1; Radivo S. id. id. 1; Pasqualini L. c. st. Caldiero 2; Sottroi C. id. S. Bonifacio 2; Dall'Abaco L id. Tavernelle 1; Dall'Abaco R. imp. id. 0.50; N. N. id. Vicenza 8; Colombina G. s. c. st. Poiana 1; Mazzoleni comm. N. ispett. Padova 2.50; Bolognini A. app. id. 0.50; Lovarini G. B. gest. id. 1.50; Michieli L. id. id. 0.50; Prignacca A. imp. 0.50; D'Adda G. id. 0.50; Paganini L. c. st. Ponte di Brenta 0.50; Toniolo P. id. Marano 0.50; Fioretti G. imp. id. 0.50.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana. — *Dall'*8 *al* 14 *gennaio* 1879.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	379,499.50	262.45
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	377,196.81	260.66
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 2,302.69	+ 1.59
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	726,294.65	502.28
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	711,977.15	492.38
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 14,317.50	+ 9.90
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,146.—	137,830.91	120.27
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	134,870.36	118.41
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 7	+ 2,960.55	+ 1.86
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,146.—	257,240.41	224.47
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	252,126.68	221.36
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 7	+ 5,113.73	+ 3.11

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1878

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO. chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,634.20	11,535.85	6,200.13
Piccola Velocità	5,920.58	263.45	2,587.75
Totali . . .	33,554.78	11,799.30	8,787,88

Strade Ferrate Romane

47ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	513,853.24	16,170.02
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	535,854.69	16,974.58
Differenza (in più . . .	11	—	—
Differenza (in meno . . .	—	22,001.45	804.56
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 9.bre 1878 .	1,655	23,609,681.33	15,823.97
Periodo corr. 1877	1,646	24,605,197.14	16,584.16
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	995,515.81	760.19

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	9281	11,808.46	25568	45,451.17	57,259.63
Bagagli e cani.	196	165.65	850	957.31	1,122.96
Merci a G.V. ..	833	685.45	2288	4,749.96	5,435.41
Merci a P.V. ..	1131	6,902.94	1506	13,582.10	20,485.04
Introiti diversi.	»	345.54	»	542.67	888.21
Totale L.	11441	19,908.04	30212	65,283.21	85,191.25

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto.

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 15 corrente alle ore 10 antimerid. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per sei anni del tronco della strada provinciale N. 8 da Pinerolo a Cuneo, compreso fra la città di Pinerolo ed il confine, oltre Cavour, colla Provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 14,904.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 11,790.95, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio col 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1422, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 4775 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 5 febbraio 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di sabbato 22 corrente, alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della Strada provinciale N. 5 da Torino a Savona per Mondovì, compreso fra la città di Carmagnola ed il confine colla provincia di Cuneo della lunghezza di metri 4,832.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 6,730.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di martedì 4 marzo prossimo a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, il 7 febbraio 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di sabbato 22 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° gennaio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco dalla strada provinciale N. 6 da Torino a Saluzzo, compreso fra la sua diramazione, dopo Carignano, dalla strada provinciale Torino-Cuneo ed il confine oltre Lombriasco, colla Provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 7,741, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 5,140.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di martedì 4 marzo pross. a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 7 febbraio 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 27 gennaio 1879.

5.ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 22 Azioni estratte.

469	479	604	608	904	938	956	1080	1175	1293	1489
1729	1751	1820	1846	2463	2467	2579	2598	2791	2852	2998

13.ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazionj della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 77 Obbligazioni estratte.

113	368	709	888	1217	1672	2338	2436	2568	2878	2967	3063	3577
3969	4561	5309	5969	6594	6915	6995	7372	7751	8626	9479	9599	9667
10462	10546	10616	10906	10987	11968	12079	12332	12526	12559	13367	13431	13886
13959	14114	14129	14226	14435	14623	14971	15135	15281	15311	15457	15771	16641
17063	17374	17673	18079	18243	18465	18614	18711	19127	19142	19358	19543	20754
21184	21215	21240	21419	21474	21513	22388	22471	22743	22910	23351	23651	

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1879, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza dell'annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1879.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1879).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

da riscattarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie dell'Alta Italia estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1876 N. 347
id. 30 gennaio 1878 » 654 - 691

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

da riscattarsi a cura della cessata Società delle Ferrovie dell'Alta Italia estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1876 N. 16240
» 29 id. 1877 » 5033 9094 11835 14402 20593
» 30 id. 1878 » 1566 1688 3454 4997 5933 6357 7342 7713 9606 13314 15615

Milano, 28 gennaio 1879.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

SOCIETÀ FERROVIARIA DEL GOTTARDO

VERSAMENTO SULLE AZIONI

In relazione alla pubblicazione del 3 dicembre 1878, quegli azionisti della Società ferroviaria del Gottardo, che non hanno ancora saldato la quarta rata del capitale-azioni, vengono invitati colla presente a voler, *a datare dal* 31 *gennaio sino al* 20 *febbraio p. v. al più tardi*, effettuare il versamento della residua somma di *franchi* 52.22 *pari a marchi* 41.77, col rispettivo interesse rateale del 6 per cento dal 31 dicembre 1878 sino al giorno dell'effettuato pagamento, ed a consegnare in pari tempo i cuponi scaduti N. 10, 11, 12, 13 e 14. Il versamento potrà effettuarsi:

In Isvizzera

Alla Cassa della Società a *Lucerna*, o a *Zurigo*, presso la Società di Credito svizzero; a *Basilea*, presso la Banca Commerciale di Basilea, presso le Case Bancarie Bischoff di St. Alban e Rodolfo Kaufmann; a *Berna*, alla Banca Commerciale di Berna; ad *Aarau*, alla Banca d'Argovia; a *Vinterthur*, alla Banca di Vinterthur, a *Sciaffusa*, alla Banca di Sciaffusa; a *Bellinzona*, alla Banca cantonale ticinese; a *Lugano*, alla Banca della Svizzera italiana, a *Neuchatel*, presso la Casa bancaria Pury e Comp, a *Ginevra*, presso la Casa bancaria Lombard, Odier e Comp.

In Germania

A *Berlino*, presso la Società di Sconto, a *Colonia*, presso S. Oppenheim, junior e Comp. e presso la Società finanziaria A. Schaaffhausen; a *Francoforte* sul Meno, presso M. A. De Rothschild e figli e presso la Succursale della Banca di Commercio e d'Industria.

In Italia:

(In franchi o lire in oro)

A *Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli, e Livorno*, presso la Banca Nazionale.

I bordereaux da cui il versamento dovrà essere corredato potranno ritirarsi presso i suddetti Uffici pagatori.

È facoltativo agli azionisti della Ferrovia del Gottardo di pagare contemporaneamente alla quarta anche la *quinta* rata del capitale-azioni di fr. 100, pari a Marchi 80, oppure di effettuarne il versamento a poco a poco, vale a dire al 30 Giugno ed al 31 Dicembre di ciascun anno, in rate corrispondenti all'importo dei cuponi volta per volta scaduti, riservate però le circostanze straordinarie, le quali richiedessero che il versamento venga effettuato prima — Sino al 30 Giugno 1882 il versamento della quinta rata dovrà essere completamente effettuato. Quegli azionisti, che avranno pagato per intero la quinta rata, riceveranno delle azioni definitive liberate, sulle quali si corrisponderà l'interesse annuo del 6 per cento durante il periodo di costruzione, vale a dire sino al 1 Luglio 1882.

Lucerna, 21 Gennajo 1879.

LA DIREZIONE DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GENOVA **Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele** GENOVA

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vuillaume,* 20, Via Palestro — GENOVA.

RICERCA di 30 vagoni per ghiaia — Scrivere a B. ARNAUD Ing. Via Valperga-Caluso N.° 11. Torino.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares, et les Librairies. **Prix: 2 francs.**

UFFICIO

TECNICO INDUSTRIALE

RAPPRESENTANZE DI CASE ESTERE

Ing. **FERDINANDO PIATTINI**

Torino — 7, Via Pio V — Torino

Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Impianti Industriali. Riscaldamento e Ventilazione — Condotte d'acqua e di gaz — Ponti e Tettoie — Ferri — Poutrelles — Chiusure Metalliche privilegiate — Tegole economiche in lamiera inossidabile.

GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

Forniture civili e militari;

Lavori pubblici in qualsiasi genere:

Vendite forzate di caseggiat e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

Affari diversi come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc. Oltre a ciò pubblica:

I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive, specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, commercianti, imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc, ai capitalisti possono più interessare.

ABBONAMENTI:

Italia (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

Milano via Capellari, N. 4.

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 19 Febbraio 1879 N.° 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SULLA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE

(*Continuazione — V. N. 7*).

Veniamo ora a considerare la questione ferroviaria dal lato dell'esercizio; ed in ciò fare, prenderemo sempre a base la Relazione statistica ministeriale dell'anno 1876, più volte citata, limitandoci per ora alle spese.

Per istituire confronti fra le varie linee, ne sembra debba prendersi a base il costo del convoglio-chilometro, giacchè i convogli si approssimano fra loro di peso, mentre d'altra parte si può dire proporzionale al numero dei medesimi il servizio che possono rendere al paese. Dico *possono rendere*, essendo troppo manifesto che i convogli della linea di Genova rendono ben maggiori servizii di quelli delle linee della deserta Calabria; non pertanto però, chi esercita la ferrovia offre al pubblico una pari comodità, tanto con un treno della prima, che delle seconde, e per conseguenza deve sostenere spese analoghe per fargli percorrere un chilometro di binario. Se il pubblico poi non ne approfitta, o scarsamente, ciò non è cosa della quale la Amministrazione della ferrovia possa essere appuntata, nella generalità dei casi; ed è circostanza poi, ripetiamo, che influisce sul costo del treno al chilometro assai meno che si possa credere alla prima. Esaminando, infatti, l'ammontare della spesa in parola nelle statistiche pubblicate dalla Società dell'Alta Italia, non si scorge una differenza molto grande fra le linee di piccolo movimento, percorse quindi da treni leggieri e spesso semivuoti, con quelli delle grandi linee, ove i convogli hanno sempre peso rilevante. Una influenza manifesta appare avere il profilo delle linee medesime, ma non tanto l'entità dei treni; e la ragione sta nel limite di capacità e peso che deve avere un treno: limite abbastanza alto per la qualità del materiale mobile generalmente usato, ed anche per la uniformità del sistema di esercizio, il quale porta a spese simili amministrative, tanto per un treno vuoto, che completo.

Spiegate con ciò le ragioni per le quali mi pare che il confronto abbia ad essere istituito sulla base del costo del treno al chilometro, vengo ad esporre quanto ricavai dalla Relazione, per le nostre ferrovie. In essa si trova che le spese per convoglio-chilometro utile furono per le ferrovie:

Della Società dell'Alta Italia		. . . . . .	it. L. 8,40
»	» delle Romane	. . . .	» 3,53
»	»	» Meridionali	» 2,975
»	»	» Calabro-Sicule	» 2,988
»	»	» Sarde	» 3,97
»	»	» Torino-Lanzo.	» 1,78
»	»	» Vicenza-Schio	» 2,553
»	»	» Torino-Rivoli.	» 1,058

Ogni treno presenta, come ho detto, al pubblico una opportunità di viaggiare o di far trasportare merce; per cui dalle accennate cifre si dovrebbe desumere che, a pari spesa, la linea Torino-Lanzo può far servizii doppii quasi dell'Alta Italia, e più che tri[illegible] i la Torino-Rivoli. È poi da osservarsi che le linee ultime nominate, essendo brevi e non avendo servizio cumulativo colla gran rete, non possono quasi to[illegible]tili pel trasporto merci: motivo per cui i loro treni sono [illegible]asi interamente per viaggiatori, i quali è noto costare assai più dei convogli merci. La influenza poco buona dei viaggiatori sulle ferrovie è tale, che in una riunione dei principali rappresentanti delle Ferrovie in Germania, si finì col conchiudere, essere il servizio viaggiatori passivo: motivo per cui le Ferrovie non potrebbero vivere, se le merci non supplissero loro con lauti profitti. Se dunque fra noi si trovò che le piccole linee, tutte quasi per viaggiatori, prosperano, è da ritenersi che il modo onde è organizzato il loro servizio sia più consentaneo, di quello delle grandi Società, ai bisogni di linee brevi e di interesse locale.

Potendo fare un maggior numero di treni con pari o minore spesa delle grandi, le Società piccole possono accrescere di molto le partenze e gli arrivi: cosa alla quale è strettamente legato l'aumento del traffico di una ferrovia. Siccome poi, per le maggiori facilità ch'esse hanno alle disposizioni di dettaglio, sanno pure accrescere i punti di accesso ai treni coll'aggiungere nuove fermate, ed anche con ciò aumentano l'affluenza ai loro convogli, è da ritenersi che una data ferrovia d'interesse locale, esercita da Società piccola pure locale, si troverà in condizioni di reddito netto migliori, di quello che affidata da esercire ad una grande Società, e peggio al Governo.

Per ciò fare, sarà indispensabile entrare in grande innovazioni, mutar quasi per intero quanto si è fatto fino ad ora in Italia; ma, poichè in addietro si è andati tanto male, non sarà cosa cattiva introdurre un sistema che ci obblighi a mutare.

Che molto vi sia da sperare innovando nel sistema di esercizio fin qui seguito nelle ferrovie, se ne ha una prova in quanto avvenne sulla tratta da Milano a Monza. Apertosi il tramway quasi parallelo, la ferrata nel 1° anno ebbe una diminuzione di redditi di 100,000 lire. Modificato il servizio, moltiplicando i treni, la diminuzione scomparve. Contemporaneamente però sul tramway si sviluppava un movimento, che nel 1877 raggiunse le 32,000 lire al chilometro: movimento che dimostrò esservi nella zona attraversata una capacità latente, diremo, di locomozione, che in prima non si aveva saputo far sorgere. Nè si può credere che il bisogno sia fittizio, un bisogno di puro lusso, diremo, per svago dei Milanesi e Monzesi, giacchè non sarebbe salito a cifra così rilevante. Esaminando bene, la fortuna dei tramways sta nella grande facilità di accesso, nella frequenza delle partenze, e nel costo limitato dei posti. In questo modo, essi si prestano per tutti i bisogni, per tutte le fortune; sicchè perfino il bracciante, che dai Comuni vicini viene in città quasi giornalmente per prestarvi l'opera sua, trova conveniente, spendendo pochi centesimi, giungervi fresco e riposato, con guadagno di tempo e di forza, sicchè il suo lavoro può essere molto maggiore, e la sua salute ne ha vantaggio. Per usare di una parola, tante volte abusata, ma che qui ha una applicazione reale, poichè corrisponde ad un vero beneficio fatto alle classi meno abbienti, il tramway ha democratizzato i trasporti a breve distanza, facilitando e rendendo economici questi piccoli viaggi, che sono appunto quelli che gli operaj, per bisogni di lavoro, debbono fare in numero ben maggiore delle altre classi sociali.

Questo utilissimo servigio con una spesa lievissima, l'acquisto di poche macchine e carrozze, tutte le ferrovie minori possono farlo; ed allora, lungo delle medesime, la capacità di locomozione accennata di sopra, e che abbiamo visto dare così splendidi frutti sul tratto Milano-Monza, si svilupperà pure con vantaggi, variabili a seconda delle diverse località, ma ovunque sensibilissimi, e tali da migliorare sentitamente la poco lieta condizione economica presente.

I brillanti risultati delle piccole ferrovie o dei tramways a cavalli, oltre che alle esposte peculiari condizioni, sono dovuti in buona parte al contatto loro, diremo, quasi immediato con quel pubblico speciale che debbono servire, del quale possono conoscere esattamente i bisogni, sentire i reclami immediatamente; mentre, per la presenza quasi in luogo delle rispettive Amministrazioni, hanno l'opportunità ed i mezzi di provvedere prontamente a soddisfare i primi, a far tacere i secondi. L'interesse poi spinge le Amministrazioni medesime ad essere solerti; e l'interesse qui è semplice, per cui facile è il provvedimento, facili le prove che possono schiarire ove realmente esso è maggiore; nè per seguirne l'impulso si hanno da rimuovere ostacoli serii, poichè roteggi amministrativi semplicissimi, non impacci di vedute generali di massima, od idee preconcette, cause tutte di grandissimi imbarazzi nelle grandi Amministrazioni.

La maggior economia, con cui le piccole Società sanno esercire le ferrovie, in confronto alle grosse Compagnie od allo Stato, fu oggetto di lunga controversia, allegandosi, in favore delle prime, le ragioni da me sommariamente esposte; in favore delle seconde, il vantaggio di ripartire le spese generali di una Direzione unica sopra a molti chilometri di strada, quello di maggiori facilità di servizio, un collo di merce ed un viaggiatore percorrendo spesso in tutto, e sempre, per buona parte, strade di una stessa Amministrazione; l'altro di poter dirigere il materiale mobile in maggior copia, a norma del bisogno, in quella parte della rete, ove più forte è il movimento in ciascuna epoca dell'anno; ed altri molti. Facile però è rimediare a molti di questi svantaggi delle piccole Società; giacchè la spesa della Direzione può essere ridotta di molto per la naturale semplificazione, che subisce un servizio in scala piccola; di più, in tali piccole aziende, la efficacia del Consiglio d'amministrazione può essere accresciuta, ed ottenuta gratuitamente, ricorrendo all'opera dei principali, interessati. Le strade di Scozia sono amministrate da pochissimi impiegati, sotto la sorveglianza dei principali industriali o proprietarii che le promossero; e la economia ivi raggiunta è veramente rimarchevole. Esse, in tal modo, sono il frutto, tanto sotto all'aspetto della costruzione, che dell'esercizio, dell'attività locale, la quale qui, come sempre, sa fare più economicamente e meglio di una grande Amministrazione lontana.

Lo stesso fenomeno si verifica, come abbiamo visto, in Italia ed in altri paesi; è dunque da ritenersi effetto di quella legge generale, alla quale più volte abbiamo accennato, e che è pertanto inutile ripetere; in omaggio alla quale, in onta a talune eccezioni, la controversia, a cui più sopra ho alluso, si può dire sciolta in favore delle piccole Società. Vi furono, è vero, eccezioni, ma per imprese nate morte, per quelle cioè nelle quali non si aveva saputo tenere la giusta proporzione fra l'interesse del capitale d'impianto e le spese minime indispensabili di un esercizio, anche economicissimo, da una parte, e la rendita sperabile dal medesimo dall'altra. Questa proporzionalità, diremo che è indispensabile in ogni impresa industriale, la quale inevitabilmente fallisce, se immobilizza un grosso capitale, per avere uno stabilimento capace di produrre mille, ove non può smerciarne che cento. Nei casi accennati, non si producono filati, nè stoffe, ma si producono dei trasporti, che essi pure devono avere degli acquirenti, se non si vuole cagionino delle perdite, e quindi la rovina dell'impresa.

La proporzionalità in parola, però, è assai più facile raggiungerla oggi che in addietro, dopochè i sistemi per costruire vie in ferro si sono di tanto perfezionati. In oggi, da una parte abbiamo locomotive ultra-potenti, come quelle che salgono al Cenisio, o trascinano gli enormi convogli

merci delle linee francesi; dall'altra abbiamo le microscopiche locomotive delle strade a binario ridotto, o ridottissimo fino a metri 0,40 di larghezza, o le locomotive leggere dei tramways: vale a dire, abbiamo motori per convogli di qualunque peso. Ne abbiamo capaci di salire abbastanza economicamente pendenze fino al 40 per mille, come quella fatta dal Krauss per il trasporto dei marmi di Carrara dalle cave al mare; ne abbiamo che si arrampicano perfino sugli erti fianchi del monte Righi, coll'aiuto, è vero, di un ingranaggio, ma pur vi salgono. Possiamo quindi ammettere che, mentre in addietro si doveva creare la strada per far correre la locomotiva, ora si crea là locomotiva capace di percorrere qualunque strada. La locomotiva non ha più esigenze tali da impedire la proporzionalità, sulla quale veniamo discorrendo; ma neppure ne hanno i sistemi di costruzione, nè di esercizio. Noi abbiamo ora linee a binario ristretto fin di metri 0,60, con ogni accessorio a loro proporzionale; ne abbiamo con curve fino di 12 metri di raggio, con pendenze fino del 60 per mille, percorse da locomotive solamente per aderenza; ne abbiamo anche colla pendenza favolosa del 27 per cento, ma percorse da macchine ad ingranaggi. Abbiamo linee con Stazioni elementari a tettoie semplicissime, ne abbiamo anche senza Stazioni, come i tramways.

Abbiamo infine strade, che non occupano un metro di terreno espropriato per esse, e tali sono tutte le strade poste sul fianco delle postali. Siamo venuti semplificando tutto l'apparecchio imponente delle ferrovie di un tempo, in modo che esse si riducono, nella parte di costruzione, alla posatura di un binario ed all'acquisto di poche macchinette e vetture, e tutto al più, di un recinto e di una rimessa ove ricoverarle. L'esercizio poi si sa fare sopprimendo buona parte del numeroso personale di controllo e di ispezione, che rende tanto numerose le Direzioni delle grandi reti; limitando gl'impiegati delle Stazioni a pochissimi, spesso ad un solo, che deve metter mano ad ogni sorta di operazione e lavoro. Si spinge fino la economia ad incaricare delle operazioni alle stazioni minori ed alle fermate l'agente postale, che vi si reca pel servizio delle corrispondenze. Si semplifica il servizio di sorveglianza col moltiplicare le barriere da chiudersi a distanza, coll'affidare l'apertura di quelle per uso privato ai proprietarii medesimi che se ne debbono servire, in talune vie sopprimendo anche le sbarre agli attraversamenti poco frequentati, supplendo ad esse per la sicurezza con una campana, od una soneria automobile posta sulla locomotiva, e che si fa suonare per avvertire i passanti, quando il treno si approssima a questi passaggi a livello. L'ideale poi, si può dire, della semplificazione dell'esercizio lo si ha nelle guidovie o tramways a vapore, ove sorveglianza alla strada non ve ne è punto, così pure servizio di Stazione, giacchè di Stazioni non ve ne sono. Il personale si riduce pertanto al Direttore, a qualche contabile e controllore, ai conduttori incaricati anche di dare i biglietti lungo il viaggio, ed ai macchinisti. Pochi cantonieri, sotto la sorveglianza del Direttore o di un qualche ingegnere d'aiuto, se la linea è lunga, bastano per la manutenzione della strada. Ridotti in tal modo i servizii, è ovvio debbano costar poco; e si spiega come possono moltiplicarsi queste utilissime ferrovie, senza rovinar lo Stato e le Provincie con sussidii o garanzie.

Poichè sto enumerando la grande varietà di ferrovie, che ormai si conoscono indiscutibilmente adatte a compiere lodevolmente l'importante servizio dei trasporti, chiuderò col citarne una, che rappresenta il limite minimo, al quale si può discendere in fatto di ferrovie piccole. Il signor Hansfied nel Massachussets, a detta dei giornali, riunì due Stazioni mediante una linea di 14 chilom., a binario della larghezza di soli 25 centimetri, che costa sole L. 14 mila al chilom. I treni, che la percorrono, si compongono di due vetture-passeggieri molto lunghe e capaci di 32 persone cadauna, e di due carri-merci, trascinati da una locomotiva di 8 tonnellate di peso. Rimarchevole è la velocità di questi convogli, che, ad onta del microscopico binario, sale a 32 chilometri all'ora.

Da quanto si è detto, è lecito desumere con piena sicurezza, che noi possiamo ora mantenere in ogni caso, e per qualunque località, la accennata legge di proporzionalità, purchè si scelga in ogni caso singolo quel sistema di ferrovia, che viene suggerito dalla conformazione del terreno e dalla quantità e natura del movimento sperabile. Certo si potrà incogliere in qualche errore di apprezzazione, ma l'errore si mantiene sempre entro dati limiti, e potrà arrecare danni infinitamente minori del sistema attuale, che prescrive ferrovie quasi affatto identiche per località, ove si può appena ragionevolmente sperare una rendita di tre a quattro mille lire al chilometro, come in quelle che ne dànno sessanta mille.

Nel caso concreto nostro, cioè per il completamento della rete italiana, si hanno da costruire ancora molte linee, ma quasi tutte di interesse locale, la maggior parte di percorso breve, e destinate a riunire centri posti a distanze non grandi, a servire commerci, che in Italia, per la maggior parte, si svolgono entro una stessa regione. Per giunta, molte di queste ferrovie debbono attraversare terreni dei peggiori per opere di questa fatta. Affidandone, come ora si vuole, la costruzione ed esercizio al Governo, si proseguirà nei sistemi già in uso, e che abbiamo visto più sopra quali amari frutti abbiano dato. Certo è poi che una Amministrazione così vasta deve avere una certa uniformità di tipi, che le toglie di poter, in ogni caso speciale, scegliere quello più adatto. Così pure nei sistemi di esercizio, e nell'organizzazione amministrativa dei medesimi, è pure vincolata a certe norme, uguali in parte e comuni a tutte le linee; che poi, accresciuta dalla nota tendenza della burocrazia ad uniformare tutto a dati modelli, non potrebbe a meno dall'ingenerare effetti pessimi. Ne abbiamo una prova palmare nelle linee delle piccole Società esercite dall'Alta Italia, ove la rendita è scarsa. In esse non si seppe sviluppare la rendita, nè fare l'esercizio con economia; e, mentre la Società esercente vi perdette somme ragguardevoli, le Società proprietarie versano in condizioni miserrime.

Tutte le esposte considerazioni si crederà forse mi siano ispirate da odio alle ferrovie, che invece riconosco come il più attivo fattore del moderno progresso. Combatto anzi la via che ora si vuole seguire, sicuro che condurrà a grandi disillusioni. Le strade fatte od esercite dal Governo ci costeranno tanto e tanto, che in poco tempo il bilancio ne sarà fiaccato, con quelle gravi conseguenze che tutti possono prevedere; di più, i pesi si faranno così intollerabili che nascerà una reazione contro alle ferrovie, sicchè, e per l'una causa e per l'altra, il desiderato completamento della nostra rete, invece che sollecitamente attuato, sarà rimandato chi sa a qual epoca.

Desiderando ardentemente che ciò non avvenga, e pur combattendo l'indirizzo attuale, mi permetto sottoporre al pubblico un piano, che mi pare elimini la maggior parte degli inconvenienti indicati più sopra, e che sarei ben lieto desse argomento almeno a discussione fra le persone competenti in materia.

(*Continua*) *Ing.* G. PARRAVICINI.

LA PROROGA PER L'INCHIESTA FERROVIARIA

Ecco il progetto di legge presentato alla Camera dei deputati dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per prorogare a tutto il 1879 il termine per l'inchiesta ferroviaria. Il progetto è preceduto dalla seguente Relazione:

Signori,

Il concetto essenziale dal quale prese le mosse il Governo nel proporvi una inchiesta sull'esercizio delle nostre ferrovie, fu quello che un largo, severo e scrupoloso esame sia fatto di tutte le questioni che possono riguardare la materia ferroviaria nei varii suoi aspetti, per riuscire a conoscere, da un solenne ed autorevole verdetto, ciò che meglio convenga di fare per lo assetto definitivo dell'esercizio della nostra rete ferroviaria.

A queste vedute del Governo corrispose l'articolo 1 della legge 8 luglio 1878, n. 4438. Ma la Commissione eletta in esecuzione dell'articolo 2 della legge stessa, mentre ha stimato che fosse indeclinabile necessità di dare ampio sviluppo alle sue indagini, come ne fa fede il vasto programma o questionario da essa adottato, ha del pari dovuto convincersi che il termine a tutto giugno p. v., prefisso dalla legge, non era sufficiente per condurre a fine i suoi lavori con quella maturità di esame e di deliberazioni, che convengono per la soluzione dell'arduo problema che le è sottoposto.

L'onorevole Commissione è perciò venuta nella determinazione di chiedere che il detto termine venga prolungato di sei mesi; avvertendo ancora che la necessità di esaurire una serie di ricerche lunghe e dispendiose farà sì che le spese della inchiesta siano per riuscire di sensibile rilievo.

Posporre al desiderio di far bene quello di far presto, non sembra conforme, nè allo scopo pel quale fu dal Parlamento votata l'inchiesta, nè all'autorità dell'onorevolissima Commissione che ha il grave carico di condurla a termine, nè infine all'interesse pubblico. Crede quindi il Governo che alla Commissione stessa sia d'uopo lasciare quella completa libertà d'azione e quel tempo di cui essa crede aver bisogno per l'esecuzione del suo mandato.

Per quanto concerne le spese, l'articolo 3 della legge 8 luglio 1878 autorizzò il Governo a provvedervi mediante prelevazione sul fondo delle spese impreviste del bilancio del Ministero del tesoro; ed a quest'uopo, come ne fu data facoltà coll'articolo stesso di legge, venne aggiunto al bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1878 il nuovo capitolo 134 *bis*, inscrivendovi la somma di L. 30,000.

Quantunque la Commissione non abbia erogato che una minima parte di questa somma, pur non di meno, tenute nel dovuto riguardo le avvertenze da esse fatte, e ad evitare che manchino i mezzi di provvedere alle occorrenti spese, converrà che sia rinnovata al Governo, per l'esercizio corrente, la facoltà che gli era stata concessa dall'articolo 3 della legge suddetta per l'esercizio 1878.

I riferenti, persuasi che la inchiesta ferroviaria otterrà indubbiamente dall'autorità e dalla esperienza della onorevole Commissione, dalla operosità e dalle cure pazienti con cui verrà condotta, un esito tale da corrispondere al vero suo obbiettivo ed alla generale aspettativa, sono d'avviso che la domandata proroga sia da concedersi, e quindi sottopongono alle vostre deliberazioni il seguente progetto di legge.

Art. 1. È prorogato di sei mesi il termine stabilito all'art. 2 della legge 8 luglio 1878, n. 4438, serie 2ª, per la inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane.

Art. 2. È rinnovata al Governo per l'esercizio 1879 la facoltà, di cui all'art. 3 di detta legge, per le spese dell'inchiesta.

IL MATERIALE FERROVIARIO

Il Ministero d'agricoltura, industria e commercio ha diretto alle Camere di commercio ed arti ed ai Prefetti del Regno la seguente circolare:

Roma, 11 febbraio 1879.

Furono rivolte al Governo da molti Stabilimenti meccanici, ed anche da assemblee d'operaj, vive lagnanze perchè le Amministrazioni ferroviarie commettano non di rado all'estero le macchine e il materiale di cui hanno bisogno, anzichè ricorrere per ciò alla industria nazionale.

Il Governo non ha omesso di far opera presso le Società ferroviarie, affinchè, compatibilmente con le necessità di un buono e regolare servizio, e con la economia nei dispendii, fosse fatta ragione alle accennate lagnanze; e dopo il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, ha rivolto categoriche comunicazioni nel medesimo senso al Consiglio d'amministrazione di queste ultime ferrovie.

E in effetto, tanto dalle Società delle ferrovie Romane e Meridionali, quanto dall'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia furono date a Stabilimenti meccanici nazionali rilevanti commissioni; ma, nel maggior numero dei casi, l'esperienza fatta non è stata molto favorevole all'industria italiana.

Questa esperienza ha chiarito che i prodotti meccanici nazionali sono non di rado inferiori, per bontà di fattura e per durata, agli analoghi prodotti stranieri. E, quanto al prezzo, accade sovente che le Ditte italiane non si presentino affatto a competere con le estere nelle gare degli appalti, ovvero che facciano offerte a prezzi notevolmente superiori di quelli richiesti da Ditte straniere.

È pure talvolta avvenuto che le Amministrazioni ferroviarie, incitate dalle querele poc'anzi ricordate e dalle esortazioni del Governo, dessero qualche commissione a Stabilimenti meccanici italiani a prezzi alquanto più elevati di quelli che si sarebbero dovuti pagare all'estero; ma s'è poi avverato il caso che taluno di codesti Stabilimenti traesse dall'estero gli oggetti che esso erasi obbligato a fornire, e desse così la più manifesta prova della sua inferiorità tecnica, frustrando, d'altro canto, intieramente gli intenti a cui gli amministratori delle Ferrovie avevano mirato.

Il Governo non si tien pago dell'esperienza fatta finora, e porrà ogni cura, affinchè nuove commissioni sien date per le nostre strade ferrate ad opificii italiani; ciò però dentro certi limiti, imperocchè sia manifesto come, se si desse la preferenza a prodotti italiani notevolmente inferiori per qualità, od a prezzo assai più elevato degli analoghi prodotti stranieri, si perturberebbe il regolare esercizio delle ferrovie, o si offenderebbero gli interessi dei contribuenti.

Prego le Camere di commercio di recare a pubblica conoscenza il contenuto della presente circolare, affinchè abbiano adeguata risposta le lagnanze sovraricordate, e i proprietarii di Stabilimenti meccanici si persuadano che, per poter partecipare più largamente alla provvista del materiale delle nostre ferrovie, è mestieri soprattutto che essi migliorino i loro procedimenti tecnici, e riescano in tal guisa a fornire prodotti più perfetti ed a prezzi più miti.

Per il Ministro, BRANCA.

NUOVA FERROVIA FUNICOLARE
nella Svizzera

Attualmente (come fu già annunciato anche in questo giornale) trovasi in costruzione nell'Oberland Bernese una ferrovia funicolare, fatta su di un nuovo sistema, e destinata a collegare il lago di Brienz coll'Hôtel Giessbach.

Essa incomincia immediatamente alla sponda, costeggia la montagna per una lunghezza di 160 metri, indi sale seguendo il Wildbach per 200 metri, fino all'altezza della famosa cascata di Giessbach. Vi ha un ponte in ferro a 5 arcate, di egual luce, con pile e spalle in muratura. Il ponte ha la pendenza del 2.80 0[00.

L'esercizio si farà con due treni contemporaneamente in moto, uno che sale e l'altro che discende. Essi sono attaccati all'estremità di una corda metallica, che si avvolge ad una gran carrucola sita nella parte più elevata della strada. Come forza motrice viene utilizzato il peso di una certa quantità d'acqua, che s'introduce in un recipiente posto nella parte inferiore delle carrozze. L'acqua viene introdotta ad ogni viaggio, e sempre nella parte più alta della strada. Il maggior peso che essa induce nel veicolo, fa sì che si produca l'ascensione dell'altro, posto all'altro capo della corda. Giunto il veicolo in basso, il recipiente vuotasi rapidamente e con sistema automatico, mentre in pari tempo riempiesi il veicolo che è giunto alla sommità.

Ogni treno è composto di una carrozza pei viaggiatori e di un carro pei bagagli. La carrozza è munita del tetto, ma lateralmente è aperta ad uso *giardiniera* da tramway. Essa può contenere 48 posti; è lunga 9 m., ed è sorretta da 3 assi, di cui il primo è munito di una ruota a denti e di due puleggie fisse, attorno alle quali sonvi i ceppi dei freni. La ruota a denti s'ingrana su di un'asta dentata, che trovasi lungo tutta la linea. Una delle puleggie può essere stretta dai ceppi di un freno, che il conduttore mette in azione mediante un'asta ordinaria a vite. L'altra puleggia è messa in diretta connessione colla corda, ed assicura la fermata automàtica del freno in caso di rottura della corda stessa. Ad evitare, od almeno rendere molto difficile tale rottura, si usa avvolgere la corda alla carrucola, che ha un gran diametro e la gola in legno. Questo sistema venne con successo adoperato dall'ing. A. Stigler nei suoi ascensori idraulici; e dopo sei anni e più di esercizio in grandi alberghi, ove frequentissimo è l'uso di tale apparato, le corde sono ancora come nuove.

La via ha la larghezza di un metro; ed a differenza di tutte le altre del medesimo genere, che sono munite di scambii mobili o di due binarii lungo tutta la linea, od anco di tre ruotaie, questa di Giessbach ha un solo binario, fuorchè in brevi tratti, ove è a doppio binario per le esigenze del servizio. In questa linea tutto è combinato per modo che, senza alcun apparecchio speciale e senza il concorso di guardiani, il treno che sale va sempre a destra, mentre quello che discende va a sinistra.

La costruzione della linea venne fatta, sui disegni dell'ing. R. Abt, dalla fabbrica di Aarau, diretta dall'ing. N. Riggenbach, già famoso per la ferrovia speciale del Rigi.

L'apertura di questa linea, ora quasi ultimata, avrà luogo nel maggio o giugno prossimo, all'aprirsi della stagione dei viaggi in Svizzera. F.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

Personale delle Strade ferrate — Feriti o morti per disastri in servizio — Pensioni — Indennità — Cumulo di ambidue questi correspettivi.

In virtù del combinato disposto degli articoli 3, 7, 9, 10 e 11 dello statuto dell'Associazione di mutuo soccorso per le pensioni, denominata *Cassa-Pensioni per le Strade ferrate dell'Alta Italia*, costituita in Corpo morale col R. Decreto 26 ottobre 1875, « quando per disgrazie (*art.* 9) avute in servizio, debitamente comprovate da un processo verbale particolareggiato redatto dal Capo-Servizio, un impiegato sia divenuto inabile a continuare nell'esercizio delle sue funzioni, e dichiarato tale da una consulta medica ammessa dal Comitato d'amministrazione, avrà diritto al godimento della pensione normale, come se egli fosse stato ascritto alla Cassa da 20 o 25 anni, secondo la categoria alla quale appartiene, qualunque sia l'età sua ed il tempo dal quale trovasi al servizio; calcolando le ritenute, a compimento degli anni di servizio, sulla base dell'ultimo stipendio ». — « La vedova di un impiegato (*art.* 10) morto per una disgrazia toccata in servizio, qualunque sia stata la durata del suo matrimonio, ha diritto a pensione, che sarà regolata come se il marito avesse compartecipato all'associazione da 20 o 25 anni, secondo la categoria d'impiego a cui apparteneva ». — « Gli orfani legittimi hanno diritto (*art.* 11), sino all'età di 18 anni compiuti, ad una pensione, che può raggiungere la metà di quella che sarebbe spettata al padre ». — « Infine (*art.* 3 e 7) le pensioni *normali* sono pari ai cinque sesti delle somme versate, con che però non eccedano i tre quarti dell'ultimo emolumento; ed i versamenti sono costituiti dal 3 p. 0[0 degli emolumenti in corso e del dodicesimo di ogni aumento di stipendio, prelevato così l'importo di un mese. Quanto al personale viaggiante, si calcola in dippiù dell'ultimo emolumento fisso la media annua pei premii di percorrenza e simili, sui quali però la Cassa nulla perceve ».

Ciò per dare un'idea (in rapporto della questione che ci proponiamo di esaminare) del trattamento che fa al personale delle Strade ferrate dell'Alta Italia, la Cassa-Pensioni, verso la quale ora è sostituito il Governo alla cessata Società dell'Alta Italia, in forza dell'art. 20 della Convenzione di Basilea.

Parimenti, per gli articoli 2 e 21 della legge 14 aprile 1864 sulle pensioni degli impiegati civili, « l'impiegato che, per ferite riportate, o per infermità contratte a cagione dell'esercizio delle sue funzioni, fu reso inabile a prestare ulteriormente servizio, ha diritto di essere collocato a riposo e di conseguire la pensione, qualunque sia l'età sua e la durata dei suoi servigi ». E la pensione, in tal caso, non potrà essere minore del terzo dell'ultimo stipendio, se la durata dei servizii è minore di 20 anni, e della metà se li supera; salvo però il diritto ai quattro quinti della media degli stipendii, quando la infermità produsse cecità, amputazione, o perdita assoluta dell'uso delle mani o dei piedi — Quanto ai macchinisti, scaldatori, guarda-*tenders* delle strade ferrate, la durata del servizio sarà calcolata con aumento di due quinti. — Rispetto alle vedove, se il marito perdette la vita in servizio comandato, o in conseguenza immediata del suo servizio, ha diritto a

pensione (qualunque sia la durata del matrimonio), pari alla metà del massimo, cioè di quella dei quattro quinti della media degli stipendii, che avrebbe spettato al marito, secondo la disposizione di cui sovra. Lo stesso diritto spetta alla prole orfana minorenne, e, quanto alle figlie, inoltre nubili.

Infine, anche la legge governativa calcola, per gli effetti della liquidazione delle pensioni, come stipendii i proventi accessorii, in quanto costituiscono un vero lucro, fino alla concorrente però di un massimo prestabilito (*art.* 9, 14, 23 e 24).

Ciò posto, è egli ammissibile, di fronte allo statuto della Cassa-Pensioni delle ferrovie dell'Alta Italia, e della legge governativa sulle pensioni, che all'impiegato inabilitato al servizio per lesioni personali riportate nell'esercizio o in causa delle sue funzioni, o alla sua vedova o agli orfani, possa, *oltre alla pensione*, competere una indennità, in base al diritto comune, apprezzate le circostanze che furono causa dell'infortunio?

Ecco il grave quesito che ci occupa, e che non esitiamo a porre, tanto per l'Amministrazione delle Strade ferrate, che per lo Stato (sebbene la specie verificatasi rifletta soltanto la Cassa-Pensioni delle Ferrovie Alta Italia), poichè identiche nella circostanza sono le disposizioni, ed uguale quindi la ragione di decidere; anzi, a nostro avviso, la controversia interessa ben più lo Stato, stante la somma assai maggiore d'interessi che lo riguardano nella materia.

La Corte di Cassazione di Firenze, colla sentenza 5 giugno 1878, sovra ricorso delle Ferrovie dell'Alta Italia contro la vedova Cozza e figli, ha risposto affermativamente.

Secondo essa:

« Gli impiegati di una Società ferroviaria sono anch'essi privati presso la Società stessa, e molto più in confronto degli agenti sociali, nei riguardi della civile responsabilità sancita dall'art. 290 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

« I Regolamenti particolari, autorizzati dall'art. 1633 Codice civile, e dall'art. 296 della suddetta legge, possono bensì regolare i rapporti di servizio tra il concessionario della ferrovia ed i suoi commessi; ma non introdurre un sistema di diritto in contraddizione colla legge comune e coi sommi principii della giustizia ed equità naturale.

« Le disgrazie contemplate dagli statuti della Cassa Pensioni delle Ferrovie dell'Alta Italia sono quei sinistri che, insiti all'indole del servizio, o costituenti altrettanti casi di forza maggiore, non potendo recarsi a colpa, nè della Società, nè dei suoi commessi, non danno diritto che alle sole pensioni o soccorsi ivi prestabiliti ».

E così la Corte ragiona:

« Attesochè col primo mezzo si sostiene che la Corte di Appello ha falsamente applicato l'art. 290 della legge sui lavori pubblici, come pure l'art. 1153 del Codice civile, e violato l'art. 296 della stessa legge, e l'art. 1633 dello stesso Codice, in quanto si volle estesa la responsabilità civile della Società ai danni sofferti dai propri impiegati per ragione di servizio, laddove estendere non si poteva, perchè, al dire della ricorrente, gli impiegati da lei assunti si sono sottoposti a tutte le eventualità derivanti dal servizio, per modo da non aver diritto, nel caso di infortunio, che alle pensioni o risarcimenti prestabiliti dagli statuti della Società;

« Attesochè tale censura non ha fondamento di sorta, sotto veruno degli aspetti in cui fu presentata, e in raffronto di veruna delle citate disposizioni di legge. E di vero, se l'art. 290 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici dichiara i concessionarii dell'esercizio di ferrovie pubbliche civilmente responsabili dei danni recati dai loro agenti, *tanto verso lo Stato, quanto verso i Corpi morali ed i privati*, per ciò solo non può intendersi che sieno esclusi dal diritto di chiedere risarcimento gli impiegati della stessa ferrovia, essendo anch'essi privati in confronto dell'ente morale, e molto più in confronto degli agenti della Società, allorchè ricevono un danno per colpa di loro o di lei. E tale appunto era il caso del conduttore Cozza, e della vedova e dei figliuoli, secondo le dichiarazioni dell'impugnata sentenza;

« Che nessuna violazione poteva dalla medesima essere commessa dell'art. 296 della stessa legge, e dell'art. 1633 Codice civile, che riguardano i regolamenti particolari; dacchè sia ovvio che questi ponno bensì regolare i rapporti di servizio tra il concessionario della ferrovia o il committente ed i suoi commessi, ma non introdurre un sistema di diritto in contraddizione colla legge comune e coi sommi principii della giustizia e dell'equità naturale. Tanto è ciò vero, che l'art. 1633, dicendo che gli imprenditori sono inoltre soggetti a regolamenti particolari, che fanno legge tra essi e quelli con i quali contrattano, viene ad aggiungere qualcosa, non già a toglier nulla ai principii regolatori della civile responsabilità;

« Che quindi il fatto cadeva sotto le disposizioni del diritto comune, e però fu fatta retta applicazione dell'art. 1153 Codice civile, il quale dice che ciascuno è obbligato, non solo pel danno che cagiona col fatto proprio, ma anche per quello che viene arrecato col fatto delle persone delle quali deve rispondere, e che in ispecie i padroni e i committenti rispondono pei danni cagionati dai loro domestici e commessi nell'esercizio delle loro incombenze, alle quali li hanno destinati;

« Che indarno, per disapplicare questo articolo, informato a una generale e comprensiva disposizione, si vorrebbe dalla ricorrente Società introdurre una distinzione arbitraria tra la persona estranea al servizio e l'impiegato, per accordare l'indennità a quella e negarla a questo; imperocchè, come sovra si è accennato, rispetto al committente ed al commesso colpevole del delitto, o del quasi delitto, l'altro commesso, che n'è vittima, deve equipararsi al terzo, dal momento che l'uno, non meno che l'altro, non abbia con esso committente nessun rapporto contrattuale per questo oggetto, che fu lasciato in *dispositione juris*;

« Che nessuna modificazione alla legge comune fu e poteva essere recata dalla fondazione della Cassa-Pensioni, dacchè, come appare dallo statuto medesimo, e si afferma dalle parti intimate, e non si contrasta dalla ricorrente, non è la Società che largisce la pensione, ma la soddisfa la stessa Cassa-Pensioni, la quale costituisce un'associazione di mutuo soccorso fra gli impiegati stabili della Società ferroviaria dell'Alta Italia, eretta in Corpo morale con R. Decreto 26 ottobre 1875, onde furono approvati anco gli statuti. Difatti, nell'art. 3 di quello del 19 novembre 1867 sono stabilite le ritenute che si fanno sugli stipendii, e dall'art. 4 è prescritto che la Società versi mensilmente alla Cassa-Pensioni quanto si trattiene sugli stipendii ed aumenti di essi; ed in altri articoli sono determinati i diritti dell'impiegato e della vedova e dei figliuoli. Inoltre

in detti statuti, là dove si parla di *disgrazie* da cui possono essere colpiti gli impiegati, e le quali danno luogo a pensione, sì per la parola, come pel contesto delle disposizioni, si intende sempre di quei sinistri i quali, o insiti all'indole del servizio, o costituenti altrettanti casi di forza maggiore, non ponno recarsi a colpa, nè della Società, nè dei suoi commessi, e però non danno diritto a chi ne fu vittima, e per lui alla sua vedova e ai figli, ad una vera e propria indennità, ma solo a quel previsto e benigno trattamento di pensione o di soccorso » . . . .

« « È questa la prima volta (osserva l'egregio giurista Enrico Pasini, commentando questa sentenza) che una Suprema Corte italiana ebbe a risolvere la questione della responsabilità delle Società ferroviarie verso i loro agenti per un disastro colposo; e l'eccellentissima Corte di Cassazione di Firenze ha dato una risoluzione veramente giuridica alla controversia, risoluzione affatto conforme alla giurisprudenza e alla dottrina francese, così solidamente stabilita, che dinanzi a quei tribunali non si discute più su tal proposito.

« « Prescindendo dal considerare che, come giustamente osserva la sentenza, negli statuti interni della Società delle Ferrovie dell'Alta Italia non havvi alcuna esplicita disposizione che limiti la sua responsabilità verso i propri agenti per i danni colposi da questi risentiti, e che, quando si deve intendere nel silenzio delle parti che esse abbiano voluto lasciare questo punto in *dispositione juris*, le Società ferroviarie potranno, mediante i loro interni regolamenti, derogare ai sommi principii della responsabilità?

« « Rapporto all'influenza che può avere un vincolo contrattuale di fronte alle leggi generali della responsabilità, due sono le teorie, non solo in diritto civile, dove mancano articoli di legge che risolvano *ex professo* la questione, ma altresì in diritto romano, dove la varietà dei casi dalle leggi contemplati dovrebbero dar luogo a minori dubbiezze:

« « 1° V'ha chi dice che, dal momento che esiste un contratto, il quale determina i rapporti giuridici fra le parti ed ha per esse forza di legge, i contraenti non possono avere obbligazioni maggiori di quelle portate dal contratto stesso; quindi, se una delle parti deve rispondere contrattualmente soltanto della colpa lata, non può essere tenuta in nessun modo per la colpa lieve; e se fu esonerata da ogni specie di colpa, non può per altra via esser convenuta in giudizio, perchè deve ritenersi permesso tutto ciò che dal contratto stesso non è proibito, e quindi *qui suo jure utitur*, usando la sola diligenza richiesta dal contratto, *neminem laedit*.

« « Ma con ciò si stabilisce un principio non del tutto vero, imperocchè la speciale convenzione non è sempre completata dalle disposizioni della legge: onde, se un fatto non è proibito dal contratto, rimane ancora a vedere se non lo sia dal diritto comune. Sarebbe quindi più esatto il dire: *che dev'essere solo permesso ciò che è stabilito per contratto* (De Crescenzio, Sist., § 395, Ann.).

« « 2° Altri invece ritiene che la legge generale della responsabilità non possa essere derogata dal contratto (Serafini, Telegrafo, § 64 — Pardessus, n. 542 — Dalloz, n. 342 e segg. — Troplong, Lonage, numero 942.).

« « Questa seconda opinione, sancita dalla Suprema Corte di Firenze, sembra che meriti la preferenza, come quella che più risponde, oltrecchè alle norme rigorose del diritto, anche ai principii dell'equità, la quale esige che chi reca danno, con qualsiasi grado di colpa, non possa sottrarsi all'obbligo del risarcimento.

« « Non intendesi con ciò di escludere che il contratto eserciti in taluni casi una influenza sulla responsabilità; ma solo in quanto la sua esecuzione escluda la colpa, che esisterebbe ove contratto non vi fosse. . . . .

« « E pertanto, nella mancanza di un testo positivo nella nostra legge civile, sembra indubitabile che debbasi, in via interpretativa, accogliere il principio proclamato dalla sentenza della Suprema Corte di Firenze, come quello che risponde alla giustizia, all'equità ed alle leggi romane, fonte e guida sicura nell'applicazione ed interpretazione dei moderni Codici » ».

(*Continua*). *Avv.* G. E. Gola.

Nostre Corrispondenze

Roma, 18 febbraio.

La distribuzione degli stampati della Camera si è convertita in un affare di Stato dall'avvenimento della Sinistra al potere, ed il procurarsi un progetto di legge od una relazione parlamentare diventa ogni volta una fatica d'Ercole. É possibile che si commettessero abusi per il passato, ma sembra a me che si sarebbe dovuto cercare e trovare un correttivo, il quale non seminasse di maggiori triboli e più numerose spine il cammino dei corrispondenti dei periodici di provincia. Così, per esempio (ed in ciò avrete la ragione e la giustificazione della mia digressioncella), non mi è ancora riuscito, al momento in cui vi scrivo, di pormi sott'occhio la relazione dell'on. Nervo sul bilancio del tesoro, bramando pure di verificare se, come è corsa notizia, ed in quali termini abbia in realtà invitato il Governo, a nome della Commissione del bilancio, ben inteso, a provvedere sollecitamente al riscatto delle Ferrovie Romane. Vero è che, sia o non sia stato rivolto al Ministero questo solenne eccitamento, io per me temo forte abbia ancora a lasciare, come la nebbia, il tempo che trova.

Intanto, ho fondamento di credere che il Consiglio di amministrazione della Società abbia deliberato, in una delle sue ultime sedute, di rassegnare la propria dimissione all'adunanza generale degli azionisti, la quale deve essere necessariamente convocata entro il 31 del prossimo marzo, in conformità all'ordine del giorno Morghen, stato approvato ad unanimità nell'assemblea del 27 giugno passato. Nè potrebbe, in realtà, condursi altrimenti, avendo il Consiglio dichiarato sino d'allora che, quando avesse ritenuto esaurita ogni possibilità di ulteriore ritardo, senza compromettere l'interesse e la dignità de' suoi rappresentanti, avrebbe convocato appunto questa adunanza generale, come ultimo atto della sua amministrazione. Oggi la semplice cronaca: i commenti e le induzioni ad altra volta. —

La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde convocò anch'essa i propri azionisti in assemblea generale pel giorno 15 del prossimo marzo, ma ciò non avviene per alcuna ragione straordinaria, e meno che meno per tristi ragioni, come per la Società delle Romane. Si tratta dell'assemblea ordinaria annuale voluta dagli statuti sociali, ed anzi indetta quest'anno prima dell'usato, potendo il Consiglio d'amministrazione offrire agli azionisti l'esecuzione di un pezzo concertato soavemente armonico, non mai più udito da tutti i tempi, e quasi quasi non più sperato. E le parole della musica nel programma sono: « deliberazioni intorno al riparto degli utili del 1878, da distribuirsi agli azionisti, insieme a quelli lasciati dal bilancio 1877 ».—

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si direbbe essere riuscito la settimana decorsa a moltiplicarsi, e ad aumentare l'ordinaria sua attività, invero non mai difettiva, tanto è abbondante la messe di progetti discussa ed approvata. Cominciamo, come si conviene, a passare in rassegna il lavoro del Consiglio generale, ossia delle due Sezioni riunite, e cominciamo altresì dalle strade ferrate, che hanno sempre diritto al primo posto nel *Monitore.*

Venne esaminato ed accolto con favore il progetto della Stazione definitiva di Ozieri ad Oschiri: sezione 2ª delle nuove ferrovie Sarde, se si considera a parte la linea Ozieri-Terranova; e sezione 6ª invece, ove si intenda tutta una linea sola, a partire da Oristano.

E, salvo alcune avvertenze aggiunte al parere, incontrò l'accoglienza medesima il progetto di massima per una ferrovia Mantova-Legnago-Monselice, per Gazzo, Casteldorio, Nogara e Sanguinetto.

Ma questa linea, che evidentemente nel concetto dell'autore doveva costituire un sol corpo ed una sola anima, figura bipartita nel progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, ed ai due tronchi sarebbe serbata una diversa fortuna, come spesso avviene anche ai membri d'una stessa famiglia. Infatti, la Mantova-Legnago sta collocata in 3ª categoria, colla sua lunghezza di 32 chilometri, e col suo costo presunto, escluso il materiale mobile, di L. 4,320,000, delle quali L. 2,768,000 andrebbero a carico dello Stato; laddove la Legnago-Monselice è confinata in 5ª categoria, coi suoi chilometri 49,5, ed il suo costo prosunto di L. 6,680,000.

Fu approvato, in linea tecnica, il progetto di una strada ferrata Sicignano-Vallo di Diano-Valle della Noce-Castrocucco, che dovrebbe rappresentare, mi sembra, la tanto contrastata e contrastabile parte interna della Eboli-Reggio, proposta dalla maggioranza della Commissione parlamentare.

Poi il Consiglio accettò, introducendovi alcune modificazioni, un progetto recentemente allestito dall'Ufficio centrale dei porti, spiaggie e fari di Napoli, d'accordo con la Giunta municipale di Castellammare di Stabia, per la costruzione di 525 metri di banchine, che comprenderebbero un ponte sporgente in muratura, e si troverebbero nella parte più riparata di quel porto; presso il ponte anzidetto, lungo 100 metri e largo 20, la profondità delle acque sarebbe in media di 5 metri ai fianchi, e di metri 7 alla testata. La spesa occorrente è di L. 450 mila, ma l'onere dello Stato si restringerebbe a L. 95 mila.

Opinò nella stessa guisa intorno ad un progetto analogo per le calate interne del vecchio porto mercantile di Napoli, opera il cui importo totale è stato preveduto in L. 670 mila.

Ammise parimenti, senza alcuna variante, il progetto di massima pel miglioramento del porto di Viareggio, che consiste nel prolungamento di 100 metri del molo meridionale e di metri 48 del settentrionale, assettando circa metri 165 di quest'ultimo, con una spesa complessiva di L. 250 mila.

Finalmente approvò, modificandolo, il progetto pei Magazzini generali nella città di Messina.

La Sezione 1ª appose il suo *nulla osta* ai seguenti progetti:

1° Nuova rimessa per locomotive ed officine nella Stazione di Messina;

2° Binario di congiungimento della ferrovia Ponte Galera-Fiumicino col porto;

3° Consolidamento della frana Marzano 1° nel tronco ferroviario Grassano-Trivigno;

4° e 5° Costruzione di due tronchi di strade provinciali di 1ª e 2ª serie nelle provincie di Teramo e di Caserta.

E la Sezione 2ª del Consiglio superiore approvò, alla sua volta, un numero non piccolo di disegni, quali sarebbero:

La sistemazione dell'argine destro del Po di Tolle, dal molo Farsetti all'alveo abbandonato di Cancello;

Il rafforzamento dell'imbancamento dell'argine destro dell'Adige alla Marezzana Bisalto, a fronte di Boara Polesine;

La difesa frontale sulla destra dell'Adige e al drizzone Boara superiore;

L'impianto d'un faro di 4° ordine nel Capo Zaffarano, in provincia di Palermo; e di un faro di 2° ordine a Capo Peloro, in provincia di Messina;

La sistemazione del 2° tronco dell'argine sinistro del Po in Comune di Pieve, Porto Morone e Monticelli, in provinia di Pavia;

La difesa frontale nel tratto superiore del froldo Zocca, ed in un tratto della golena Certosini a destra del Po, in provincia di Ferrara;

E, per ultimo, la costruzione di un ponte da sbarco in legname nel porto di Palermo. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Allo scopo di soddisfare le vive istanze fatte specialmente dai deputati delle provincie lombardo-piemontesi, che devono recarsi alla Camera, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha fatto tutti gli sforzi per ottenere la maggiore brevità di tempo possibile, conciliabile con la sicurezza e precisione del servizio, nel percorso fra Torino e Roma e Milano e Roma, dei treni diretti giornalieri.

Il 16 corrente si tenne negli ufficii della Direzione dell'esercizio un'apposita conferenza, alla quale presero parte il comm. Biglia pel Governo, ed i signori cav. Barbavara e Mantegazza, comm. Bachelet e Ponzone, cav. Cornetti e Orlandi, ed ing. Malagoli per l'Amministrazione ferroviaria.

A quanto ci consta, le conclusioni della Commissione, già approvate dal Consiglio d'amministrazione e rassegnate al Ministero, sarebbero di dividere il treno serale, ora in partenza da Torino alle ore 7.20, in due treni, uno dei quali partirebbe alle ore 7 coi soli viaggiatori per Genova e Roma; l'altro alle 7.20 con quelli per Bologna e Firenze. Con ciò l'arrivo a Roma seguirebbe verso mezzodì, in luogo delle ore 1.15 come attualmente.

Da Milano partirebbe il treno diretto alle ore 6.55 pom., in luogo delle 7.10 come attualmente, per giungere a Novi in coincidenza con quello proveniente da Torino, con cui si congiungerebbe per proseguire sino a Roma.

Da Roma poi il convoglio per l'Alta Italia, via Pisa-Genova, partirebbe alle ore 3.30, in luogo delle 2.30, e giungerebbe a Torino, come ora, alle 8.25 ant.

Per ottenere codesta maggiore speditezza di treni diretti, verrebbero soppresse alcune fermate secondarie sulle linee dell'Alta Italia.

Venendo poi, come si è detto, anticipata la partenza del treno diretto da Torino per Roma alle ore 7, in luogo delle 7.20, ed allo scopo di dar tempo ai viaggiatori provenienti dalla Francia di poter pranzare prima di ripartire, si anticiperà altresì l'arrivo a Torino del treno proveniente da Modane, che giungerà alle ore 6.20, in luogo delle 6.40, come attualmente.

Tra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e quella della Südbahn sono in corso trattative per l'estensione del servizio Italo-Germanico alla Stazione di Amburgo, Stettino, ecc.

Il Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia, allo scopo di assecondare il desiderio espresso dalla Südbahn, ha stabilito d'inviare a Vienna un Ispettore centrale del servizio commerciale, il quale tratterà *ad referendum* per la compilazione della tariffa pel servizio italo-austro-germanico sovraindicato.

Il Consiglio federale svizzero ha recentemente invitato il nostro Ministro dei lavori pubblici a fargli conoscere gl'intendimenti del Governo italiano sul progetto di Convenzione internazionale pel trasporto delle merci per ferrovia, elaborato dalla Conferenza ferroviaria di Berna tenuta nel maggio e giugno dello scorso anno, e del quale si è diffusamente occupato il nostro giornale.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia presenterà quanto prima al Ministero un memoriale su questo argomento.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sta studiando quali siano le ragioni per le quali il Commercio preferisce, specialmente per le piccole distanze, di eseguire i trasporti sulle strade ordinarie, anzichè per ferrovia; e si prefigge di stabilire nuove tariffe e nuovi sistemi di corrispondenza, che, offrendo notevoli vantaggi, richiamino sulle strade ferrate la non trascurabile parte di traffico che ora loro sfugge.

La suddetta Amministrazione ha stabilito di sopprimere col 31 marzo p. v. il servizio di corrispondenza pei trasporti del numerario e delle merci a grande e piccola velocità fra la Stazione di Alba e le località di Cortemiglia, Castino, Borgomale, Benevello, e viceversa.

Questo servizio, esistente dallo scorso anno, non ha corrisposto allo scopo per cui venne attivato.

Col 31 marzo p. v. andrà pure a cessare sulle Ferrovie dell'Alta Italia il servizio dei trasporti oltre mare, finora limitato alle merci appoggiate a Genova o Savona, e disimpegnato mediante contratto colla Ditta Fantoni.

La suddetta Amministrazione ha concesso una riduzione nel prezzo di trasporto sulle sue linee pel monumento Galvani, che da Roma dovrà essere trasportato a Bologna. Tale concessione fu fatta dietro istanza del Comitato bolognese, promotore di quel monumento.

È aperta una gara per la fornitura di 30,000 tonnellate di carbone grosso francese. Furono invitate diverse Ditte a presentare la loro offerta entro il 4 marzo p. v. Il dissuggellamento si farà il 6 del detto mese.

Sappiamo che alcune Società e Ditte industriali meccaniche di Torino e Milano hanno deliberato di presentare al Ministero una protesta contro il tenore della Circolare, testè diramata alle Camere di commercio dal Ministero di agricoltura, industria e commercio sul materiale ferroviario, che riferiamo più sopra.

Noi crediamo doverci astenere per ora da ogni commento in proposito.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La Commissione per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane è convocata per giovedì 20 corrente, alle ore 9 ant, per udire le comunicazioni della Presidenza, e per la nomina del presidente, in luogo del senatore Jacini dimissionario.

Ferrovie Romane. — Fra le proposte della Giunta del bilancio, contenute nella relazione dell'on. Nervo sul bilancio del tesoro, s'invita il Governo a provvedere sollecitamente al riscatto delle Ferrovie Romane.

— La *Riforma* poi dice:

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane ha presentata al presidente del Consiglio una memoria per eccitare il Governo a presentare alla Camera la Convenzione del riscatto. In questo documento si dimostra la necessità di definire al più presto la questione dell'esistenza o meno della Società. Se ciò non avviene, correrà pericolo anche il servizio ordinario delle ferrovie.

— Il *Sole*, del 16, aggiunge:

Siamo lieti di poter annunciare agli azionisti delle Ferrovie Romane, che gli sforzi pertinaci fatti presso il Governo, il Parlamento e la Commissione d'inchiesta per parte di diversi gruppi d'azionisti, nonchè da parte della Commissione nominata dal Consiglio di amministrazione della Società, siano riusciti a qualche cosa di concreto, e finalmente il Governo sia venuto nella decisione di prendere in seria considerazione la Convenzione di riscatto di queste linee.

Stazione di Livorno. — La *Nazione* ha da Livorno, 14:

Sappiamo che il 13 corrente è stato stipulato il contratto fra la Società delle Ferrovie Romane ed il Municipio di Livorno, mediante il quale contratto vengono ceduti al Municipio stesso i terreni occorrenti per accedere al Punto Franco, e vien provveduto altresì alla congiunzione ferroviaria della diga rettilinea colla Stazione marittima e coi magazzini del petrolio.

Tramway Roma-Tivoli. — La *Libertà* dice che la Deputazione provinciale di Roma si è posta d'accordo colla Direzione della Società dei *tramways*, affinchè siano introdotti parecchi miglioramenti alla via Tiburtina, sulla quale si sta posando il binario del *tramway* per Tivoli. A tale effetto, è stato stabilito che tutti quei ponti e tratti della strada, che non sono della larghezza voluta, saranno, nel comune interesse e spesa relativa, allargati, e così pure modificate quelle rampe che, essendo troppo ardite, sono d'incomodo al *tramway* ed a tutti i transitanti per quella strada.

Ferrovia Laura-Avellino. — I lavori di questa ferrovia procedono alacremente; e dalle ultime notizie pervenute al Ministero si può sperare che entro il mese la Commissione governativa sarà in grado di fare la solita visita di ricognizione per fissare il giorno dell'apertura.

Il *Popolo Romano*, in tale circostanza, avverte le popolazioni di quella provincia, che il Ministero ha combinato colle Ferrovie Romane, che ne assumono l'esercizio, un orario che riescirà a soddisfare le istanze fatte.

Ferrovie Sarde. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 marzo p. v., in Roma, (via Condotti, n. 61), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione del bilancio consuntivo 1878 e preventivo 1879, e relative deliberazioni, per deliberare intorno al riparto degli utili del 1878 da distribuirsi agli azionisti, insieme a quelli lasciati dal bilancio 1877, per comunicazioni diverse, e per la nomina dei revisori dei conti per l'anno corrente.

Ferrovie di Sicilia. — Annunziammo già (dice la *Libertà*) l'esito del primo incanto pei lavori della ferrovia Vallelunga-Palermo. Sappiamo oggi che l'incanto di vigesima avrà luogo il 27 del mese corrente. A tuttora si sono già presentati sei concorrenti, disposti, a quanto pare,

ad una gara vivacissima. Sono i signori Truella, Ciampi, Neri, Breda, Cesaroni e Medici.

L'ammontare dei lavori importa, com'è noto, 17 milioni.

Ferrovie venete. — La *Gazzetta di Venezia*, del 16, scrive:

Nella Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge per le costruzioni ferroviarie, fu approvato di rimettere nell'art. 21 la ferrovia Mestre-Bassano-Primolano, che era stata dimenticata prima, sebbene approvata. È una costruzione che si farebbe in lunghissimo tempo, ma ad ogni modo non è posta in abbandono.

Ferrovie Tremezzina-Porlezza e Luino-Fornasette. — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 9 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, che dichiara risoluta la Convenzione 5 aprile 1874 (approvata coll'altra legge 4 giugno 1874) per la concessione della costruzione ed esercizio delle due linee di ferrovia a sezione ridotta, l'una da Tremezzina a Porlezza, l'altra da Luino a Fornasette, a favore dell'ing. Clemente Maraini. Il Governo resta poi autorizzato a consentire lo svincolo della cauzione depositata a garanzia dell'impresa.

Ferrovie d'accesso al Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta d'Italia*, del 14:

Gli onor. deputati Corbetta, Giudici Vittorio, Adamoli, Della Somaglia, Velini, Polti e Merzario, rappresentanti di Collegi elettorali nei circondarii di Como, Lecco e Varese, ebbero l'altro giorno una lunga conferenza col Ministro dei lavori pubblici e col Presidente del Consiglio, in ordine alla questione del passaggio del Monte Ceneri per la ferrovia del Gottardo, ed alla progettata ferrovia Como-Varese-Laveno.

Per il passaggio del Ceneri, tanto il Presidente del Consiglio, quanto il Ministro dei lavori pubblici dimostrarono le più benevole e migliori intenzioni, e presero impegno di agire efficacemente presso il Governo svizzero, affinchè, alla ripresa dei lavori lungo le linee del Gottardo, sia posta mano alla importante sezione Bellinzona-Lugano, e si trafori sollecitamente il Ceneri.

Per la ferrovia Como-Varese-Laveno, gli egregi rappresentanti dei circondarii interessati alla costruzione, ne chiesero l'iscrizione nell'elenco delle ferrovie di 4ª categoria almeno; come alla 5ª categoria domandarono fosse iscritta la linea Como-Lecco, a proposito della quale fu chiesto ancora fosse posto il più vicino possibile a Como il distacco della linea Como-Monza, e fosse mantenuto il più prossimo possibile a Lecco il distacco della linea Bergamo-Lecco.

I Ministri hanno favorevolmente accolte le dichiarazioni degli onorevoli deputati in ordine ai due tronchi di ferrovia suaccennati, e lasciarono intravedere come, a meno di una formale e decisa opposizione per parte della Commissione parlamentare incaricata dello esame della legge, si potevano considerare come ammesse le domande presentate.

I deputati della provincia di Como si sono prefissi di spiegare una efficace azione presso la Commissione parlamentare.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Si legge nel *Journal de Genève*:

La Direzione della Società del Gottardo ha chiesto facoltà di stabilire un'ipoteca di primo grado sopra tutta la sua rête attualmente costrnita e sopra tutte le linee ancora da costruirsi, per la somma di 74 milioni, che si decompone in 48 milioni di Obbligaziosi già emesse, in 20 milioni di cui consta la 4ª serie di Obbligazioni da emettersi, e finalmente in un prestito di 6 milioni da negoziarsi. Il termine per l'opposizione scade il 12 marao prossimo.

— La *Gazzetta Ticinese*, del 14, scrive:

Il tronco Fiora-Göschenen venne appaltato al sig. Moser di Herzogenbuchsee, già ingegnere in capo della Ferrovia Nord-Est, a nome di un Consorzio di 12 impresarii di costruzioni di Zurigo, Sciaffusa, Aarau, e Basilea, con un ribasso del 7 per 100 sui prezzi di perizia.

— A quanto annunciano le *Notizie Basileesi*, i signori prof. dott. Wiss di Basilea e Meier di Zurigo, i quali erano stati designati come membri del Tribunale arbitramentale nella causa promossa dal già Ingegnere in capo della ferrovia del Gottardo, sig. Hellwag, contro la Direzione della Società stessa del Gottardo, hanno declinato la loro nomina. Quindi, di questo Tribunale arbitramentale non rimane ora che il giudice federale sig. Niggeler.

— A quanto scrive il *Luzerner Tagblatt*, la Direzione della Società per la ferrovia del Gottardo propone al Consiglio d'amministrazione di convocare un'assemblea straordinaria di azionisti, nella quale saranno trattate, fra altre questioni, anche quelle della riorganizzazione dell'Amministrazione, e rispettivamente della variazione degli statuti.

— La *Gazz. Ticin.*, del 15, pubblica poi il seguente comunicato:

La Direzione del Gottardo espone come segue la sua posizione in febbraio 1879:

L'ultimo preventivo dell'Ufficio tecnico (ottobre 1878) calcola le spese totali della linea Immensee-Pino, compreso Cadenazzo-Locarno e Lugano-Chiasso, calcolate altresì le spese generali d'amministrazione ed interessi sul capitale durante il tempo di costruzione sino al 1° luglio 1882 nella somma di 221 milioni; quindi una differenza in meno di sei milioni sul preventivo di fr. 227 milioni, adottato dalla Conferenza internazionale di Lucerna.

Nel suddetto preventivo della Direzione tecnica, le spese dello sterro delle linee Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca, e Cadenazzo-Pino, compresi i ponti di ferro ed eventuali, oono esposte in fr. 51,810,000.

Questi lavori, eccettuati quelli sulla linea Immensee-Brunnen, preventivati in fr. 3,580,000, furono già appaltati ad impresarii solidi, con un ribasso di complessivi Fr. 4,115,000

I ponti di ferro preventivati in ottobre 1878 in 3 milioni, furono appaltati per fr. 2,425,000, con un ribasso quindi di . . . . »	575,000
Fu appaltata anche la fornitura di tutti i rails occorrenti, con un ribasso sul preventivo di »	180,000
Totale dei ribassi ottenuti finora . . Fr.	4,870,000
Sul tronco Immensee-Brunnen, nonchè sui fabbricati e sul materiale d'esercizio, potrassi calcolare un'altra economia di almeno . . . . »	300,000
Totale Fr.	5,170,000

A fronte del preventivo adottato dalla Conferenza di Lucerna di 227 milioni, havvi quindi da sperare una riserva sicura di 6 milioni, più 5,170,000, eguale a 11,170,000 fr.

Oltre a ciò, nel preventivo della Direzione tecnica del mese d'ottobre 1878, venne compresa una cifra di poco meno di 6 milioni *per eventuali*, somma che resta in mano della Società; della quale somma però non viene tenuto conto, vista la possibilità di doverne far uso durante il tempo di costruzione, qualora per la muratura delle gallerie ecc. occorressero delle somme maggiori delle preventivate.

In merito a questo punto, devesi calcolare che, qualora tutte le gallerie dovessero essere murate a vôlta, risulterebbe, dietro calcoli fatti dal sig. Kaufmann, ispettore della grande galleria, una spesa maggiore di fr. 1,500,000.

Tutti gli appaltatori, coi quali furono sinora conclusi dei contratti, si sono obbligati ad accettare in pagamento circa il 10 per cento dell'ammontare degli appalti in Obbligazioni di secondo rango; in seguito di che, sarebbe assicurato il collocamento di fr. 5,370,000 del prestito dei sei milioni d'Obbligazioni di secondo rango, che la Società avrebbe da emettere.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 31.50; dal lato di Airolo m. 7.90; in totale m. 39.40, cioè m. 5.63 in media giornaliera.

Ad Airolo, cattivo terreno, grande copia d'acqua; armatura, e lavoro sospeso per 4 giorni.

Restano da perforare per compiere la galleria di direzione m. 2411.50.

Ferrovie svizzere. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*, del 12:

Sulla richiesta del Dipartimento delle ferrovie, tutte le Amministrazioni delle ferrovie svizzere si sono dichiarate disposte a trasportare per metà-tassa tutti i cittadini bisognosi, di nazionalità tedesca, francese, italiana ed austro-ungherese, che ritornano in patria. Però hanno chiesto la assicurazione che, da parte delle Amministrazioni ferroviarie di ciascuno Stato, sia accordata una simile facilitazione agli attinenti svizzeri poveri. Ora le Ambasciate svizzere sono invitate a fare dei passi in questo senso presso le competenti Autorità.

Ferrovie francesi — Il Ministero dei lavori pubblici ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge per l'approvazione d'una Convenzione relativa alle Stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia, nonchè alle sezioni delle ferrovie comprese fra le dette Stazioni e le frontiere di Francia e d'Italia.

Ferrovie tedesche. — Leggiamo nei fogli di Berlino:

La Camera dei deputati di Prussia discusse nel giorno 13 la relazione della Commissione del bilancio. Il Ministro del commercio dichiarò che riteneva il sistema delle ferrovie dello Stato come il solo adatto per la Prussia. Adesso si tratta l'acquisto di 2000 chilometri di ferrovie private, e prima di tutte quella di Stettino. Il Ministro deplorò che il progetto dell'acquisto, per parte dell'Impero, di tutte le ferrovie private non sia stato approvato dai Governi confederati. Nonostante lo State si sforzerà d'introdurre il sistema delle ferrovie dello Stato nella proporzione della legge del 1876, e spera nell'appoggio della Camera, dichiarando che il Governo non può accettare la deliberazione della Commissione del bilancio (contraria, com'è noto, al progetto d'acquisto).

Ferrovie della Svezia e Norvegia. — Il re Oscar, nel discorso pronunciato all'apertura del 29° Storthing, disse tra le altre cose:

« Al principio di quest'anno, è stata aperta una nuova linea ferroviaria, che va da Christiania per Moss e Fredrikstad fino a Fredrikshold. Avuto però riguardo allo stato delle nostre finanze, e per altri motivi ancora, io penso che più lentamente, che dapprima non si era calcolato, si dovrà procedere al compimento delle grandi strade ferrate, tuttora in costruzione.

« I crediti, che verranno chiesti per questo scopo allo Storthing, sono stati fissati conformemente a tali idee, e vi verranno presentate le spiegazioni e le informazioni necessarie in proposito ».

Ferrovie spagnuole — Sull'annunciata inaugurazione della linea diretta da Madrid a Ciudad-Real togliamo i seguenti ragguagli da una corrispondenza da Madrid al *Monit. des intér. matér.*:

Il 3 febbraio venne solennemente inaugurata questa linea da S. M. il Re di Spagna, che voleva per questa nuova strada recarsi al convegno di Elvas. Il corpo della intera linea è già compiuto, e così pure le Stazioni secondarie di Mora, Algodor, ecc.; ma la Stazione di Madrid è tuttora terminare, in guisa che l'esercizio regolare pei viaggiatori non potrà esser aperto che durante il mese di marzo.

La corsa da Madrid a Ciudad-Real ebbe luogo felicemente e con generale entusiasmo; ma, in seguito alle pioggie incessanti e le generali inondazioni, per le quali soffersero enormi ritardi i trasporti su tutte le ferrovie della Spagna, la nuova linea venne sottoposta a dura prova, della quale convien quasi felicitarsi, ma che produsse un contrattempo, di cui si è molto parlato.

Il treno degl'invitati all'inaugurazione doveva ritornare per la linea diretta, partendo da Ciudad-Real a mezzanotte. Ma alcuni metri cubi di terra avendo ingombrato la strada, l'Amministrazione non volle esporre gl'invitati, nella fitta notte, sopra una ferrovia nuova, il cui servizio non è ancora organizzato. Essa dovette quindi, benchè il suo amor proprio ne soffrisse, farli ricondurre per la linea di Alicante, l'antica antagonista della Compagnia Madrid-Ciudad-Badajoz, la quale, del resto, vi si prestò assai di buon grado.

L'inaugurazione della linea Madrid-Ciudad-Real fu un avvenimento per la Spagna, non solo per la sua importanza, ma per le circostanze notevoli della sua esecuzione.

I progetti della suddetta linea furono approvati con Decreto Reale del 5 ottobre 1877, i lavori incominciati nel mese successivo, e tutta la linea era compiuta alla fine di dicembre 1878. I 170 chilometri, che separano la Capitale da Ciudad-Real, furono dunque costrutti in 13 mesi. Aprendo la ferrovia all'esercizio in marzo, la Compagnia di Badajoz sarà così ancora in vantaggio di 7 mesi sui termini fissati alla costruzione nell'atto di concessione.

Il Belgio ha poi contribuito a tale costruzione, non solo apportandovi un capitale importante, ma con un concorso industriale considerevole. Infatti, le rotaie furono in gran parte fornite dalla Società Cockerill, il materiale mobile dalle officine della Dyle, una parte delle costruzioni metalliche dai sig. Rolin e De Braine-le-Comte. Un Belga, il sig. Dauderny, fu incaricato dell'infrastruttura della linea. Il resto delle costruzioni della Stazione di Madrid ed i ponti sulla Guadiana e sul Tago furono eseguiti dalla Società di Fives-Lille.

La costruzione della intera linea, compresa la vasta Stazione di Madrid, il raccordamento colla ferrovia di Cintura, un materiale mobile importante, e gl'interessi del capitale durante l'opera, non oltrepassò i 130,000 fr. al chi

Notizie Diverse

Lavori del Tevere. — Ecco il voto emesso dal Consiglio generale dei lavori pubblici, nell'adunanza dell'8 febbraio corr., circa la Relazione della Commissione di vigilanza pei lavori del Tevere, di cui abbiamo già parlato nel numero precedente:

« Che i lavori del Tevere, meno per ciò che riguarda lo sgombramento dei ruderi, hanno preceduto fin qui con sufficiente regolarità, tenuto conto delle circostanze che ne accompagnarono l'eseguimento;

« Che la relazione della Commissione di vigilanza pei lavori del Tevere contiene varii apprezzamenti non rigorosamente esatti, ai quali risponde adeguatamente la relazione della Direzione generale delle opere idrauliche;

« Che, riguardo alle proposte della Commissione di vigilanza sui lavori del Tevere, quella di fare allestire i progetti è già soddisfatta, e quella riguardante il modo di appaltare i lavori è d'ordine amministrativo; ma che, ove si credesse utile di accettarla, vi si potrebbe pure soddisfare, formando un solo appalto per tutti i rimanenti lavori, dei quali sono già pronti i relativi progetti.

Palazzo della Camera di commercio in Roma. — La Camera di commercio ed arti in Roma, nell'adunanza del 26 gennaio decorso, passando a deliberare sui progetti esibiti dall'architetto Vespignani per la sistemazione del palazzo in piazza di Pietra ad uso della Camera stessa e della Borsa, i cui relativi tipi erano rimasti esposti più giorni prima dell'adunanza per cognizione dei consiglieri, sceglieva il progetto più grandioso, siccome più confacente alle esigenze della Capitale del Regno, tuttochè di maggior spesa, calcolata approssimativamente nella somma di L. 250,000; e riservata all'architetto stesso la direzione dei lavori, l'incaricava di testo compilarne l'estimativo, per quindi procedere all'appalto di essi in quel modo che si ravviserà più conveniente.

Lavori al porto di Genova. — Leggesi nel *Corriere Mercantile*, del 17:

Sabbato, malgrado il tempo piovoso, nella Cava della Chiapella si diede mano allo sparo delle mine per la demolizione di una parte del monte, onde ritrarne il mate-

riale per la costruzione del Molo Nuovo, dopo cinque mesi che si lavorava alla preparazione delle gallerie.

Alle ore 12 meridiane, il rullo dei tamburo annunciava l'accensione delle miccie, e con trepidazione di quanti erano presenti si attendeva l'esito.

Si doveva dar fuoco a N. 6 pozzi, che in totale contenevano tonnellate tre di polvere da mina della rinomata fabbrica dei signori frstelli Bocconi di Pontremoli, e si dovevano ottenere circa 100 mila cubi di materiale.

L'esito fu soddisfacente; e sarebbe stato completo, se anche nel 6° pozzo fosse scoppiota la polvere, mentre che, in causa delle pioggie torrenziali di questi due giorni, non prese fuoco che la polvere del solo condotto di detto pozzo.

Assistevano da un terrazzo appartenente al Genio marittimo, oltre il Prefetto, il cav. Giaccone, ed il deputato Breda. Erano pur presenti molti ufficiali dell'esercito e gran numero di curiosi.

Opere straordinarie ai porti. — Gli Ufficii della Camera, nella rinnione della mattina del 13 corr., hanno ultimato l'esame dello schema di legge relativo a spese straordinarie per opere marittime in alcuni dei principali porti del Regno; il progetto è stato approvato da tutti, con raccomandozioni ai Commissarii: Grimaldi, Nicotera, Vastarini-Cresi, Damiani, Baccarini, Nervo, Pissavini, Micheli e Maldini.

Stabilimenti siderurgici. — Nell'adunanza della mattina del 15 corr. gli Ufficii hanno condotto a termine la discussione del progetto di legge per la erezione di Stabilimenti siderurgici per provvedere ai bisogni della Marina e dei lavori pubblici.

Tutti gli Ufficii si dichiararono favorevoli al progetto, e la Giunta relativa riescì composta degli on. Corvetto, Raggio, Barattieri, La Porta, Brin, Castellano, Zanolini, Micheli e Maldini.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 12 gennaio p.p. (*Gazz. Uff.* del 12 corr.), la durata della Società cooperativa di credito, sedente in Imola, col titolo di Banca popolare di credito, e col capitale di L. 150,000 diviso in 3000 azioni da L. 50 ciascuna, è prorogata da 20 a 40 anni, decorrendi dal giorno della sua istituzione; con approvazione del nuovo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 14), è costituita in Bagnorea (prov. di Roma) una Cassa di risparmio, e n'è approvato lo statuto.

Illuminazione elettrica a Milano. — Nei tre giorni di giovedì, venerdì e sabbato grasso (cioè del Carnevalone), la piazza del Duomo sarà illuminata colla luce elettrica. L'Impresa assuntrice è una Ditta tedesca, che rappresenta la Ditta per la illuminazione elettrica di Parigi. La macchina avrà la forza di trenta cavalli a vapore.

Luce elettrica in Inghilterra. — Una miniera di sale della contrada di Chester è attualmente illuminata a luce elettrica; e secondo quanto affermano i giornali inglesi, l'effetto prodotto da tale illuminazione è veramente meraviglioso. I pilastri di sale, che sostengono le vôlte delle caverne, brillano come tanti diamanti, e rinviano i raggi luminosi fino alla estremità della miniera, ove si vede come se fosse giorno chiaro.

Nuova luce elettrica — Sotto il titolo *Compagnia della nuova Luce elettrica in Brooklyn* (Stati Uniti), si è costituita una Società, col capitale di lire sterline 2,500,000 (oro 62,500,000), allo scopo, non solamente di rischiarare diverse città con questo nuovo sistema di illuminazione, ma d'introdurla anche nelle case per usi domestici.

Il sistema di questa luce appartiene, come da regolare brevetto, al signor I. P. Fuller, costruttore meccanico excollaboratore di Edison in uno degli stabilimenti del medesimo a Washington. Il signor Fuller, nel riprodurre la sua nuova luce elettrica, brucia platino invece di carbone, ed accende questo platino, non già per mezzo di una corrente primaria, come nel sistema di Jablochkoff ed altri, ma con una corrente secondaria rinforzata da un rocchetto d'induzione, che unitamente ad uno speciale congegno la applica nella lampada o candelabro stesso.

A quanto pare, è un sistema affatto diverso da quello usato sino ad ora.

Ufficii telegrafici. — Il 9} corrente, in Portofino (provincia di Genova) ed in Verzuolo (provincia di Cuneo), il 12 in Scario (prov. di Salerno), ed il 13 in Cerda (prov. di Palermo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna ha annunziato che la Compagnia *West India and Panama Telegraph* ha abrogata la disposizione, che stabiliva che nello indirizzo tassato dei telegrammi per le Indie occidentali (Antille e Guiana inglese) fosse compreso, tanto il nome della località di destinazione, quanto quello dell'isola o della colonia, a cui la città destinataria appartiene.

L'Ufficio suddetto annunzia inoltre che l'Amministrazione rumana informa che, a mezzo delle sue linee, si può corrispondere colle seguenti località della Bulgaria e delle provincie ottomane, ancora occupate dell'armata russa, profittando del servizio stabilito dall'Amministrazione militare del Corpo d'occupazione.

La tassa terminale applicabile a tutti gli Ufficii appresso indicati, a partire dalla frontiera rumana, è di tre lire per 20 parole. Il transito della corrispondenza pei paesi al di là delle sottonotate località non è ammesso:

Adrianople (Andrinople), Aidos, Bardjik Hadji Odu, Baltchik, Dimotica, Eskizdra, Eskidjum, Filippopole (Philippopoli), Gabrova, Helena, Jenizagra, Jambol, Kamabad, Kazanlik, Kisil Agatch, Kirkilisse (Kir-Kilissa), Lom-Palanka, Lootcha, Nicopoli, Osman-Bazar, Papasli, Plevna, Pravodi. Razgrad, Rustchuk, Selvi, Silistria, Sistjvo, Slivno, Sofia, Schoumla, Tatarbazardjik, Turtukai, Tyrnovo, Tynovo-Semenli, Tschirpan, Varna, Widdin.

Telegrafia sotterranea a Nuova York. — Il sindaco di Nuova York firmò testè una ordinanza, che autorizza un certo numero di capitalisti a dotare la città di Nuova York di una rete telegrafica sotterranea. Il collocamento dei fili avrà luogo sotto la sorveglianza del Commissario generale dei lavori pubblici, in modo che non vengano danneggiati i condotti di acqua potabile, del gas, delle acque di scolo. La città si riserva l'uso esclusivo di due fili, uno per il servizio della polizia, e l'altro per il dipartimento dei pompieri.

Riscaldamento d'una città. — In America si è sciolto il problema del riscaldamento di tutta una città, mediante un solo focolare centrale, che trasmette il calore con getti di vapore sparsi in tutte le direzioni, al pari del gas, con tubi conduttori. A Detroit (Michigam) questa organizzazione funziona già perfettamente da una quindicina di giorni.

A New-York, una Compagnia ricevette l'autorizzazione di stabilire dei condotti di calore attraverso le vie, dopo avere depositata una cauzione di 250,000 franchi, per garantire la riparazione del selciato; essa si è impegnata a scaldare tutti gli edifici pubblici ad un prezzo inferiore di un terzo a quello che costa il riscaldamento ordinario. Di più, essa fornirà, in caso di neve, dei congegni a vapore, che saranno impiegati a far scomparire istantaneamente le nevi dalle vie.

Piroscafo senza elica nè ruote. — A Marsiglia, scrive il *Journal Officiel* del 27 gennaio, devesi esperimentare fra breve un battello a vapore, che non ha eiica, nè ruote, e che si muove mediante un propulsore inventato da un ingegnere americano.

L'inventore assisterà agli esperimenti sopra il pirosafo *City of Baltimore*, che egli fece costruire secondo il suo sistema, e che provò già con successo agli Stati Uniti.

Questo battello a vapore, le cui dimensioni sono quelle di un rimorchiatore comune, manovra mediante una pompa a vapore della forza di 16 cavalli, con caldaia tubolare orizzontale.

Nella sua traversata di prova in America, il nuovo battello a vapore filò dieci nodi all'ora, sotto la pressione di trenta atmosfere; e se il sistema del propulsore esperimentato su vasta scala è riconosciuto efficace, questa innovazione di meccanica navale sarà preziosa, specialmente per la navigazione dei fiumi e dei laghi.

Pistole da torpedini. — La *République Française*, del 20 gennaio, scrive che la Marina inglese ha adottato una pistola destinata a scaricare dei razzi istantanei per il servizio delle torpedini. Questa nuova pistola, che assomiglia alla pistola usuale, è di ottone o di metallo da cannone; una delle estremità del razzo combacia con la batteria, e mette capo ad una capsula comune; l'altra estremità del razzo comunica con la torpedine, e basta fare scattare il cane per produrre la scintilla che fa esplodere la mina.

Nuova mitragliera — Leggiamo nella *Gazz. d'Italia*: L'ingegnere meccanico Nordeufelt di Londra ha inventato una nuova mitragliera, i cui effetti si presentano micidialissimi.

Il signor Nordeufelt offrì la sua nuova arma al Governo italiano, che si è riservato di farne acquisto dopo di averla sperimentata.

Ci scrivono da Viareggio che quanto prima, a quel poligono, si faranno appositi esperimenti comparativi della mitragliera Nordeufelt e di un nuovo cannone-revolver, inventato dal meccanico signor Kotchkill.

Miniere argentifere al Collorado. — Le miniere d'argento dello Stato del Colorado (Stati Uniti) fra breve non avranno più nulla da invidiare a quelle tanto produttive dello Stato di Nevada. Infatti, da Leadville scrivono alla *Gazzetta di Augusta*, che tutti i giorni vi si scuoprono dei nuovi strati argentiferi, e che il 7 dicembre 1878 vi si trovavano 2000 tonnellate di minerale, che rappresentavano 20,000 oncie estratte nella settimana precedente da un pozzo, il cui prodotto annuo si calcola debba essere di 3 milioni di dollari, pari a 15 milioni di franchi.

Cartoline postali in Persia. — Il Governo persiano ha ordinato a Vienna, nelle tipografie dello Stato, un milione e mezzo di cartoline postali, le quali dovranno essere spedite in Persia per la metà di marzo. Queste cartoline hanno la soprascritta in lingua persiana: *Rukeiah Muchaberet*, (cartolina di corrispondenza) e portano, in fronte l'arma persiana, cioè un leone col sole nascente.

Pubblicazioni. — I Dizionarii-Treves sono diventati in Italia rinomati e popolari, come i Bouillet in Francia e i Meyer in Germania. Sono fatti bene, con l'intento di dire il maggior numero di cose possibili nel minore spazio e col minor numero di parole possibili. Corrispondono agli ultimi trovati della scienza, tengono conto delle ultime scoperte geografiche, arrivano fino agli ultimi fatti storici; e per giunta, hanno sempre presente la patria, e su nomi e fatti italiani presentano un'abbondanza di ragguagli, che sono impossibili a trovarsi nei Dizionarii stranieri. Il successo è stato così grande, che la prima edizione di ben 10,000 esemplari fu esaurita in un anno; e si procede già alla ristampa, sia del *Dizionario di scienze, lettere ed arti*, sia del *Dizionario universale di geografia, storia e biografia*. Noi parleremo solo di quest'ultimo, avendo sott'occhio il 1° fascicolo, or ora pubblicato, della seconda edizione, ch'è una vera seconda edizione, aumentata considerevolmente dai compilatori, che sono i signori Emilio Treves e Gustavo Strafforello. Il primo fascicolo, che contiene 64 pagine a due colonne fitte — un milione di lettere! — va dalla parola *A* ad *Amantea*. Vi troviamo non meno di 245 articoli aggiunti. Oltre agli articoli nuovi di pianta, ve ne sono altri aumentati e rifatti in modo notevolissimo.

Noi non possiamo addentrarci in un esame critico, nè accennare nemmeno di volo all'importanza di tutti codesti articoli; ma non esitiamo a dichiarare che un Dizionario così ben fatto, perchè contenente la materia di tutta una Enciclopedia, e più maneggiabile, compreso in un sol volume, e molto più economico, deve avere il suo posto segnato in tutte le Biblioteche, in tutte le scuole ed in tutti le famiglie.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Attuazione completa nella Stazione di Chiusaforte dei trasporti di merci, veicoli e bestiame in servizio interno e cumulativo italiano.

Ammissione delle Stazioni di Cantù-Asnago e Carimate al servizio cumulativo italiano.

Di conformità a deliberazione del Consiglio d' amministrazione di queste Strade ferrate. si porta a cognizione del pubblico che, a cominciare dal giorno 21 del corrente febbraio, la Stazione di Chiusaforte, sulla linea Pontebbana, sarà ammessa ai trasporti in servizio interno con tutte le altre della rete che vi sono abilitate, tanto per le merci a grande velocità, qualunque ne sia il peso (restando così abrogata la limitazione a 50 chilogrammi per collo, di che nell'avviso in data 16 settembre p. p.), quanto di quelle a piccola velocità, nonchè dei veicoli e del bestiame, sia a grande che a piccola.

Dal 1° marzo p. v. la Stazione stessa rimarrà inoltre abilitata a tutti i trasporti di cui sopra in servizio cumulativo colle Strade ferrate Romane e Meridionali italiane.

Dallo stesso giorno 1° marzo p. v. saranno pure ammesse al dotto servizio cumulativo italiano anche le Stazioni di Cantù-Asnago e Carimate, della linea Milano-Como-Chiasso.

Milano, 15 febbraio 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe, nella scorsa settimana, un discreto mercato, poichè le Azioni della Società delle Meridionali sono state sempre bene tenute a 344 e 345; le Obbligazioni più ferme sul 269 e 270; i Boni sul 580.

Lo stesso avvenne delle Obbligaziani Sarde, negoziate, quelle della serie A, a 270 e 271; le altre, della serie B, a 266.50 e 267.50; le nuove, a 244 e 245.50 — L'Alta Italia si tenne sostenuta a 264.50, e per ultimo a 268 — Le Pontebbane pure a 401 e 403.

A Parigi, le Lombarde pur esse in favore si tennero a 148 e 152; le Obbligazioni a 240 e 242 -- Le Vittorio Emanuele a 251 e 252 — Le Azioni ferroviarie Romane a 79 e 80, poi a 77; le Obbligazioni a 288 circa.

CONVOCAZIONI

Credito agricolo industriale Sardo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corrente in Cagliari (sede sociale), per approvare il resoconto della gestione 1878, e per la nomina di consiglieri.

Prima Società italiana per lo stigliamento meccanico e lavorazione della canapa e del lino — I soci sono convocati in adunanza generale pel giorno 28 corrente in Montagnana, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di 6 consiglieri e 3 revisori dei conti pel 1879.

Banca di Credito veneto in Venezia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 2 marzo p. v. in Venezia (S. Benedetto, palazzo Martinengo), per udire il rapporto del Cousiglio di amministrazione sull'esercizio 1878 e la relazione dei revisori, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1879.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Credito Mobiliare italiano — Nell'assemblea generale dagli azionisti del 14 corrente, venne approvato il dividendo 1878 in L. 16 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 25 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della definitiva sistemazione del 7° tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra la Gola degli Impisi e Randazzo, della lunghezza di m. 17,913.83, per la presunta somma di L. 151,720. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Il 27 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Appia (tronco II), presso il torrente Tepia, per il presunto importo di L. 22,702.96. Deposito interinale L. 450 in numerario o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 2500, idem o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione del 3° tratto e dell'ultimo tronco del 4° della strada nazionale Sapri-Jonio, della lunghezza di m. 410. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del tratto della strada provinciale da Agnone a S. Barnaba presso San Buono, compreso fra il tratturo di Castiglione ed il torrente Sente, della lunghezza di m. 2250, per la presunta somma di 88,487. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.;

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della quinquennale manutenzione della strada provinciale Palagiano-Ginosa, per l'annuo canone di L. 8552.50. Deposito interinale L. 1300; cauzione definitiva L. 3000, in rendita D. P. o col rilascio del 15 p. 0[0 sui pagamenti bimestrali del canone deliberato.

— Il 3 marzo p. v., presso la Deputazione provinciale di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione dei due tratti della strada provinciale da Lula alla Caletta di Siniscola, compresi il 1° fra l'abitato di Lula e la Sella di Sant'Anna, della lunghezza di m. 24,899.60, ed il 2° fra la Sella di Sant'Anna e la Caletta di Siniscola, in diminuzione di L. 389,030.63 pel 1° tratto, e di L. 351,086.40 pel 2°, così ridotti in seguito ai ribassi precedentemente offerti. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Coraci alla nazionale Silana, compreso fra Coraci e l'incontro della strada provinciale Rogliano-Parenti presso Fontana di Piazza, della lunghezza di m. 15,681.70, per la presunta somma di L. 201,410. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Foggia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Benevento alla nazionale Appulo-Sannitica, compreso fra la Crocella Marano e la detta nazionale Appulo-Sannitica, della lunghezza di m. 8644, per la presunta somma di L. 208,580. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Paternopoli per Montella verso Acerno, compreso fra Ponte Lomito sulla provinciale di Melfi e l'abitato di Castelfranci, della lunghezza di m. 4768.05, per la presunta somma di L. 138,451. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. D.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Capo Orlando per Santa Domenica a Randazzo, compreso fra l'abitato di Naso, della lunghezza di m. 13,561.35, per la presunta somma di L. 295,480. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1879.

(Continuazione — V. N° 5)

Frass C. c. st. Mestre 1; Govi A. gest. id. 0.50; Saggio L. id. id. 0.50; Bonotto A. imp. id. 0.50; Vianello G. id. id. 0.50; Cerri A. id. id. 0.50; Coppo B. id. id. 1; Pigal A. id. id. 0.50; Vecchietti S. id. id. 0.50; Calciati G. id. id. 0.50; Javernig cav. E. c. st. Venezia 3; Rongaudio G. s. c. st. id. 1; De Polo A. id. id. 1.50; Wohlmann F. gest. id. 1.50; Calissoni G. id. id. 1; Abbondi C. id. id. 1; Baccanello M. imp. id. 1; Vincenti E. id. id. 1; Murarelli A. id. id. 1; Marinoni B. id. id. 1; Jaffei C. id. id. 1; Pea L. id. id. 1; Pusinich O. id. id. 1; Sartori I. id. id. 1; Azzolini V. c. st. Mogliano 2; Dallaqua F. id. Treviso 2, Minozzi G. gest. id. 1; Querena E. imp. id. 0.50; Belli C. id. id. 1; Rigatto G. id. id. 0.50; Pistolato id. id. 0.50; Pagani-Cesa C. id. id. 0.50; Ferrari-Bravo P. c. st. Lancenigo 1; Severin F. id. Piave 1; Bosio G. id. Conegliano 1.20; Radeli A. gest. id. 1; Musso G. imp. id. 0.60; Bellotti B. id. id. 0.60; Meneghelli E. id. id. 0.75; Fassetta G. id. id. 0.60; Bonomi C. id. id. 0.85; D'Orlandi A. id. id. 0.75; Bellini A. c. st. id. 2; Nicora F. id. id. 1; Fumanelli M. imp. id. 1; Bonajuti F. c. st. Pordenone 2; Bonaldi R. imp. id. 1; Bertiato C. id. id. 1; Auzil P. id. id. 1; Recchia G. id. id. 1; Stefanelli G. c. st. Casarsa 2; Covelli S. imp. id. 1; Vincenti C. id. id. 1; Buffolo L. c. st. Pasian Sch. 1.50; Molinari L. ispett. Udine 2.50; Pogliaghi C. c. st. San G. Manzano 1.40; Fogarini R. imp. id. 0.60; Boso A. c. st. Montegrotto 0.75; Franceschetti P. id. Battaglia 0.50; Matteoli imp. id. 0.50; Oldrini A. c. st. Monselice 1; Borelli O. imp. id. 0.50; Roccari F. id. id. 0.50; Simonetti A. c. st. Este 2; Fincati G. imp. 1; Lesta C. id. id. 1; Gilardoni F. c. st. Rovigo 1.20; Brunetti G. imp. id. 0.75; Boerio E. s. c. st. id. 0.75; Battistella E. id. id. 0.85; Camploy G. gest. id. 1.35; Rocchi G. imp. 0.60; Cicogna P. id. id. 0.75; Lajolo F. id. id. 0.50; Franovich G. id. id. 0.50; Toffalletti G. id. id. 0.50.

Lanfredi G. c. st. Arquà 0.50; Soliani T. id. Polesella 2; De Paoli G. imp. id. 2; Budriesi A. c. st. Paviole 0.50; Orian G. id. Pontelagoscuro 1; Bonetti G. B. gest. id. 1; Palazzi P. c. staz. Ferrara 2; Leone A. id. Poggio Ren. 1.50; Missaglia G. imp. id. 1; Baldelli N. id. Galliera 2; Panini-Finotti A. c. staz. S. Pietro in Casale 1; Pelizzoni V. imp. id. 1; Eccli U. id. id. 1; Verzè G. c. st. S. Giorgio 2; Scordilli F. imp. id. 1; Pisani A. id. id. 1; Catuzzo P. c. st. Corticella 1; Bedogni D. id. Caravaggio 2; Zanoni C. id. Casaletto V. 1; Martini S. id. Crema 1.50; Armani P. imp. id. 1; Feriani G. id. id. 1; Pozzi P. c. st. Castelleone 1; Cardazzi C. id. Soresina 1; Zamban L. imp. id. 0.50; Scomazzoni R. c. st. Casalbuttano 1; Betta R. id. Almenetta 1; Acerbi A. imp. id. 1; Pescarini V. c. st. Coccaglio 1; Tonioli G. id. Palazzolo 1; Miazzo P. imp. id. 1; Podestà P. id. id. 1; Loi A. c. st. Grumello 1; Cerchiari L. id. Gorlago 1.20; Bicetti F. imp. id. 0.80; Burigana M. c. st. Seriate 1; Padoa V. ispett. Bergamo 2.50; Setti E. imp. id. 1; Pezzoli A. c. st. Ponte S. Pietro 2; Fontana M. id. Mapello 1; Rinaldi R. id. Cisano 1; Salomoni A. id. Parona 0.50; Bolzanello L. id. Pescantina 1; Timoteo D. id. Domegliara 1.50; Signori G. imp. id. 0.50; Mazzonelli G. c. st. Ceraino 1; Benedetti G. id. Dossobuono 1; Beneventano del Bosco E. appl. id. 1; Gelmi L. c. st. Villafranca 2; Nicolini C. imp. id. 2; Bonara L. c. st. Mozzecane 1; Paoli V. id. Roverbella 1; Gatti G. id. S. Antonio 1; Malfatti L. imp. id. 1; Dallacqua G. B. c. st. Mantova 1.20; Zuzzara Verdi A. gest. id. 0.50; Imbaldi G. imp. id. 0.50; Stegagno R. id. id. 0.75; Cislaghi G. id. id. 1; D'Ormea E. c. st. Borgoforte 1; Scappini A. id. Suzzara 1; Marini A. imp. id. 0.50; Martinengo G. c. st. Rolo Novi 1; Figaroli G. V. imp. id. 1; Madella V. c. st. Carpi 1; Ascani P. gest. id. 1; Marverti A. imp. id. 1; Fontana A. c. st. Vigasio 0.75; Zuliani L. id. Isola della Scala 1; Fiorio G. imp. id. 2; Zanellato C. c. st. Bovolone 1; Patella L. imp. id. 1; Dronin P. c. st. Cerea 1; Franceschini A. imp. id. 0.50.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

3ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	358,463.95	247.90
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	411,853.34	284.82
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 53,389.39	— 36.92
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	1,084,758.60	750.18
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	1,123,830.49	777.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	— 39,071.89	— 27.02
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,146.—	152,012.44	132.65
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	123,975.30	108.85
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 7	+ 28,137.14	+ 23.80
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,146.—	409,252.85	357.11
Introiti corrisp. nel 1878	1,139.—	376,101.98	330.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 7	+ 33,150.87	+ 26.91

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di dicembre 1878

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,631.20	11,535.85	6,200.13
Piccola Velocità	5,920.58	263.45	2,587.75
Totali . . .	33,554.78	11,799.30	8,787,88

Strade Ferrate Romane

48ª Settimana — *Dal* 26 *novembre al* 2 *dicembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	480,880.70	15,132.38
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	432,367.01	13,696.36
Differenza (in più . . .	11	48,513.69	1,146.02
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 x.bre 1878 . .	1,655	24,090,562.03	15,803.02
Periodo corr. 1877	1,646	25,037,564.15	16,524.02
Aumento	10	—	—
Diminuzione	—	947,002.12	721.—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	9281	11,808.46	25568	45,451.17	57,259.63
Bagagli e cani.	196	165.65	850	957.31	1,122.96
Merci a G.V. ..	833	685.45	2288	4,749.96	5,435.41
Merci a P.V. ..	1131	6,902.94	1506	13,582.10	20,485.04
Introiti diversi.	»	345.54	»	542.67	888.21
Totale L.	11441	19,908.04	30212	65,283.21	85,191.25

ANNUNZI

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 26 Febbraio 1879 N.° 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SULLA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO
DELLE FERROVIE

(Continuazione e fine — V. N. 8)

Prima base del nuovo impianto dovrebbe essere la separazione della rete in linee d'interesse generale o nazionale, ed in linee d'interesse locale. Per le prime, è indiscutibile esistere delle ragioni di natura politica, militare ed economica generale, che obbligano ad affidarne l'esercizio a grandi Amministrazioni, che dispongono di mezzi potenti. Queste linee in Italia sono nella maggior parte costrutte, e mancano soltanto poche assai a completare la rete. Di esse sarebbe stato, a mio avviso, ottima cosa affidare l'esercizio a delle Società ben costituite, sotto, s'intende, al controllo del Governo, ma un controllo equo ed a viste larghe, che non le trattasse come un nemico che si vuol spegnere, ma come una specie di coassociato, i cui buoni affari contribuiscono a far prosperare pure i nostri. In Italia si è avuta la condotta prima indicata, che trovava una ragione colle Società non nazionali, ma non con quelle composte da Italiani. Ora che le prime son morte, o non possono più vivere, sarebbe vera saggezza politica ed economica mutar strada, prescindendo per ora dalla parte morale, a cui qualunque Governo è tanto altamente interessato. Poichè però i morti non si fanno risorgere, nè sarebbe desiderabile, nè pel momento è da sperarsi si possano costituire in Italia delle grandi Società serie, la parte ora in mano del Governo potrà rimanervi. Da essa però dovrebbero essere staccate tutte le linee aventi interesse puramente locale, delle quali l'esercizio dovrebbe essere ritornato, coi dovuti temperamenti ed agevolezze, alle Società proprietarie. Per ciò fare, sarà necessario seguire il criterio, che tutte le linee che non dànno un reddito di it. L. 8000 al chilom. debbano essere considerate di interesse locale, con qualche rara eccezione soltanto per ragioni militari, o per circostanze peculiari di raccordi necessarii fra le linee principali, o per scopi di transito internazionale. La concessione a Società private delle linee d'interesse locale va circondata però da cautele, per tutelare l'interesse generale in quei punti sui quali potesse essere eventualmente chiamato in giuoco. Si dovrà quindi prevedere il riscatto dopo un certo numero d'anni, qualora mutazioni avvenute nella rete circostante, o nella direzione dei commerci, lo reclamassero. Si dovranno pure imporre delle prescrizioni, tanto nella disposizione delle Stazioni o binarii, come per tutto che concerne il materiale mobile: ciò per riguardo all'utilizzazione delle dette linee in tempo di guerra. Le piccole Società, all'infuori di queste prescrizioni, prospereranno meglio quanto più libere, tanto nella scelta dei sistemi di esercizio che negli orarii, i quali ultimi basterà abbiano una corsa o due vincolate a prescrizioni dell'Amministrazione dello Stato, per riguardo alle corrispondenze colla rete principale ed al servizio postale. Delle altre destinate a servire i bisogni locali, saranno sempre esse giudici più illuminati del lontano Governo, per le ragioni dette sopra e che qui è inutile ripetere.

A questa proposta naturalmente sorgeranno diverse obbiezioni. La prima pel servizio merci, che, moltiplicandosi i punti di servizio cumulativo, diverrà più intralciato, e darà luogo a contestazioni per le deviazioni che la merce potrà subire nel suo percorso per fatto dell'Amministrazione della rete principale interessata a promuovere il reddito delle sue linee. A tutto ciò sarà possibile provvedere con dei contratti ben ponderati di servizio cumulativo, i quali potranno anche prevedere il caso di passaggi in transito sulle linee minori di interi convogli merci, provenienti dalla rete principale, nei posti ove del caso, e colla corrisponsione di un semplice diritto di pedaggio e con orarii stabiliti.

Si dirà pure che molte piccole Compagnie hanno finora fatto cattiva prova; e ciò era naturale, finchè l'esercizio era informato alle norme rigide, quasi identiche, per tutte le ferrovie. Ma in prima, abbiamo già visto come diverse piccole Società in Italia sappiano far meglio delle grandi; poi son da tenersi a calcolo i perfezionamenti introdotti, che costituiscono una vera rivoluzione nei sistemi di esercizio. In fine, la cattiva condizione economica delle ferrovie minori, ben osservando, è piuttosto dovuta allo sproporzionato capitale d'impianto, che non al sistema di esercizio. La maggior parte di esse fecero anzi dei contratti di esercizio vantaggiosissimi per esse col Governo prima e poi coll'Alta Italia, che vi ci perdettero somme ragguardevoli; ma ad onta di ciò, versano in condizioni cattive, perchè la intrapresa era originariamente e per sè stessa non vitale.

Limitando invece l'azione dell'Amministrazione maggiore alla rete di interesse generale, le si viene ad affidare una bisogna più omogenea, più adatta ad essere amministrata da un centro unico. In essa tutto prende una proporzione più alta e più armonica, e più facile ad essere compresa in ogni dettaglio da una mente unica, o da un sol Corpo deliberante. Le misure da esso prese saranno applicabili senza grandi inconvenienti a tutte le linee a sua indipendenza, mentre invece alle strade di minor movimento talune tornerebbero esiziali.

Torniamo a ripetere che tra una ferrovia che rende 40,000 lire al chilometro, ed altra che ne rende meno di 8,000, esiste quella differenza, che passa fra una strada nazionale ed una comunale. L'accomunarle nei sistemi di manutenzione e di amministrazione sarebbe errore troppo manifesto per codeste; perchè non lo sarà per le altre, che presentano una complicazione assai maggiore, e pertanto hanno maggior bisogno di vigilanza e di conoscenza perfetta in ogni particolare da parte di chi è preposto ad esse?

Partigiano di affidare l'esercizio delle Ferrovie di movimento limitato, ancorchè già esistenti, a Società locali, chi avrà avuto la singolare costanza di seguirmi fin qui, avrà pure preveduto che sarei per proporre una soluzione analoga anche per il completamento della rete secondaria. È qui certo a maggior ragione. Una piccola linea può essere valutata con grande approssimazione da chi sta sul sito, e non solo nelle spese di costruzione, ma ben anco nelle rendite sperabili. Chi conosce la località in ogni particolare, quale è colui che l'abita, è il solo che possa formarsi un criterio prossimo al vero del movimento sperabile in viaggiatori e merci, poichè solo può conoscere le abitudini, la entità dei commerci, la natura delle occupazioni, e tanti altri dettagli simili, i quali avranno influenza sull'avvenire economico della ferrovia costruenda. Dal lato della costruzione poi, una ferrovia secondaria troverà favorevolissime le abitudini nostre. Da secoli, gli Italiani sono annoverati fra i primi costruttori del mondo; ed anche oggidì, se altri li supera in arditezza di invenzione o di applicazione delle scoperte scientifiche ai lavori, nessuno li vince nella economia, persistenza ed abilità di trovati e ripieghi per la esecuzione, diremo, minuta delle opere. Queste loro qualità li rendono specialmente adatti a lavori non di gran mole, per i quali mancano anche le grandi Società di credito ed i grossi capitali; ma per le opere che potranno essere necessarie per le linee secondarie, essi sono superiori a tutti, e potranno essere di grande aiuto ad agevolarne l'attuazione. È questa una attitudine di cui poche volte si è saputo trar profitto, ma che sempre diede risultati ottimi, se utilizzata colla dovuta prudenza: prova ne sia il tronco da Ancona a S. Benedetto, appaltato per sole 156,000 lire circa al chilom., quantunque abbia gallerie ed altre opere d'arte in gran numero; la linea Savona a Torino, già citata, e le ferrovie Venete, per tacer d'altre. La solerzia di questi nostri costruttori, associata all'avvedutezza di interessati locali, porterà certo a compimento la rete secondaria in un minor tempo e con economia grandissima, in confronto di quello che potrebbe farlo lo Stato. Già un sistema simile lo abbiamo visto all'opera nel Veneto per ferrovie ordinarie, attorno a Milano e Torino per i *tramways*, o linee economiche, ed i risultati ne furono in tutti i casi incoraggianti; basti rammentare le cifre già esposte più sopra, tanto per il rispettivo costo di costruzione, che di esercizio. Certamente però non è da ritenersi, che la rete secondaria possa tutta essere eseguita senza il concorso e l'aiuto dello Stato: anzi esso sarà indispensabile, per la ragione che le linee a farsi sono appunto quelle di minor profitto sperabile, e generalmente anche di costruzione più difficile, come quelle che si addentrano nelle vallate, ed hanno da superare colline ed anche vere montagne. Il concorso però da prestare alle medesime, se verrà curata diligentemente la accennata massima delle proporzionalità, sarà infinitamente minore di quanto si è proposto fino ad ora. Questo sussidio o concorso poi dovrebbe, a nostro avviso, esser dato in modo diretto, che è il più efficace sempre, vale a dire in denaro od in rendita dello Stato, che il concessionario potrà alienare.

Qui giunto, mi pare sia venuto il momento di esporre il sistema da seguirsi, per tradurre in pratica le conclusioni a cui sono venuto, nel completamento delle linee secondarie, e che sarebbe il seguente:

Stabilire, in prima, alcune categorie di ferrovie: a binario ordinario, ma sui sistemi economici scozzesi e prussiani; a binario ristretto, od a *tramways* a vapore, con quella larghezza nei particolari di applicazione, che valga a renderle perfettamente adatte a ciascun singolo caso.

Eseguiti in seguito studii diligenti dai diversi interessati, controllati debitamente dal Governo, per stabilire la rendita sperabile da ciascun tronco, si procederà alla compilazione dei progetti, scegliendo quello fra i detti sistemi di ferrovia, che sarà appunto della trovata rendita sperabile. In caso di disparere fra gli interessati circa al sistema suggerito da adottarsi, si potranno compilare diversi progetti di confronto, s'intende sempre a spese degli interessati locali, come generalmente si fece fino ad ora.

Esaminati i diversi progetti, controllati all'uopo con rilievi, ed anche rifatti sopra altre traccie e norme, il Governo dovrebbe procedere, tronco per tronco, a determinare l'entità del sussidio necessario per poter effettuare l'opera. Naturalmente, da una parte si terrà calcolo del costo di costruzione, relativo onere di interessi sul capitale corrispondente, e spese di esercizio; e dall'altra, delle rendite sperabili. Da questi calcoli si potrà dedurre quale somma occorra al concessionario, perchè possa attuare quel dato tronco di ferrovia. Determinato il sussidio, per tutelare quanto possibile l'interesse dello Stato e degli altri interessati sussidianti, la miglior pratica sarà d'aprire una pubblica gara. Certamente sarà gara od asta di natura delicata, implicando l'esercizio successivo: motivo per cui vi è interesse grande che il deliberatario sia persona so-

lida, capace ed onesta, o meglio sia una Società costituita di buoni elementi; agendo però con prudenza, e circondando la pratica di molte garanzie, si potranno condurre a termine le operazioni in modo soddisfacente. Il sussidio richiesto dal concessionario, ad asta ultimata poi nulla impedisce sia diviso fra lo Stato e gli interessati locali, Corpi morali cioè e privati, in quella misura che per legge sarà da stabilirsi, ma che dovrebbe essere non troppo gravosa per i secondi, se vogliamo che la rete secondaria abbia a divenire fra breve una realtà, e non trascinarsi da un anno all'altro, da sessione a sessione del Parlamento, come si fa da anni. I sussidii poi, se si applicherà con oculatezza il principio della proporzionalità, si ridurranno a poca cosa, a cifre infinitamente minori di quelle che siamo soliti spendere per le linee già fatte; sicchè è da ritenersi che, con nna somma inferiore a quella preventivata ora per una parte, avremo completa tutta la rete secondaria, senza pericoli di vedere raddoppiato l'aggravio lungo la via, come è da temersi, pur troppo, col progetto di legge attualmente in discussione.

E qui ne pare il momento di far rimarcare che quel progetto, addossando nella maggior parte, se non in tutto, l'onere delle costruzioni al Governo, lo espone ad una infinità di rischi; sicchè è da temersi si ripeta ciò che accadde per la linea Ligure e per le Calabro-Sicule, le quali costano tre quarti più del preventivo e non sono interamente compite. Allogati invece i diversi tronchi a piccole Società private, lo Stato non avrà a preoccuparsi di ulteriori aumenti di spesa; mentre questi per la minor importanza delle opere, dovuta all'adozione dei sistemi economici, potranno mantenersi in limiti tali, da non superare le forze delle *Società medesime*.

Altro vantaggio poi ne verrebbe zllo Stato dal conoscere quanto avrà a spendere. Noto è l'interesse che egli stesso ha nell'estensione delle ferrovie, per i profitti diretti ed indiretti che ricava dalle medesime. Conoscendo la entità della spesa, sarà facile possano istituirsi i dovuti calcoli di tornaconto per le Finanze pubbliche; sicchè, tenuto conto non pertanto dell'interesse generale, che è implicato nell'estendersi di rapide e sicure comunicazioni, si potrà vedere se un dato tronco abbia a sussidiarsi subito, oppure differirne a miglior tempo la esecuzione.

La impresa è grande, colossale diremo anche, per una Nazione come la nostra, scarsa di capitali, con commerci ed industrie poco floridi, ed una agricoltura in talune plaghe bambina. Se noi non rifletteremo bene al da farsi; se, per seguire volgari aspirazioni di campanile, ci impegneremo definitivamente sulla via tracciata dall'ultimo progetto di legge presentato alla Camera, rovineremo inevitabilmente le finanze dello Stato, primieramente pel motivo che i preventivati 900 milioni si troveranno affatto insufficienti a compire tutte le linee proposte, che sono valutate in modo insufficiente; poi, in conseguenza del principio ammesso di sussidiare su larghissima scala tutte le ferrovie, anche di importanza minima. Con questo fatto, e coi considerando annessi al progetto di legge, si viene ad ammettere che lo Stato ha obbligo di provvedere e dotare di ferrovie tutto il Regno: massima pericolosissima, giacchè, se la sua applicazione agli 8,000 chilometri della prima rete ha gravato l'Erario di un peso, che poi gli è ritornato per la maggior parte delle linee a mezzo dei profitti diretti ed indiretti cavati dalle ferrovie, non è a sperarsi ciò avvenga per la rete secondaria, la quale, se costrutta quale la si propone, non darà reddito alcuno: in molte linee anzi apporterà un aggravio per essere mantenuta ed esercita, per cui lo Stato avrà a sostenere tutto intero, si può dire, il peso della sua attuazione. Da ciò ne verrà una vera ingiustizia nel riparto degli oneri arrecati dalle ferrovie, a tutto danno delle popolazioni operose ed attive, le quali non arrecarono perdite, ma bensì profitti per essere provvedute di ferrovie; mentre ora esse dovranno concorrere a pagare somme ingenti destinate ad essere sprecate inutilmente per dotare di mezzi perfezionati di comunicazione località semi deserte e popolazioni ancora incapaci di cavare il debito vantaggio da mezzi perfezionati di comunicazione.

Da ciò si vede che l'argomento più potente addotto da chi reclama le nuove linee, quello cioè della eguaglianza di trattamento, non ha fondamento alcuno. La esistenza delle ferrovie nelle zone che le sanno far produrre, non dà diritto a reclamarle ove non se ne può sperare alcuna rendita: in quella stessa maniera che la esistenza nei centri di qualche importanza degli Ufficii telegrafici e delle Preture non dà diritto a reclamare un Ufficio telegrafico ove non avrebbe lavoro, una Pretura ove non vi sono cause da giudicare. Chi vive nelle località poco popolate, gode vantaggi di altra natura, e può anche scomodarsi un po' per accedere alla Stazione della ferrovia, anche se non troppo prossima, come fa per spedire un telegramma o comparire in Pretura. Se nelle pubbliche Amministrazioni regnassero principii diversi, e si ammettesse la massima che or si vuole far accettare per le ferrovie, quella che tutti i cittadini abbiano ad essere serviti con pari comodità, avressimo in breve delle belle Finanze! Su questa via in Italia si è già camminato anche troppo, e ne sentiamo le dure, anzi durissime conseguenze.

Continuando su questo andazzo, spingendoci anzi a capo basso per questa via (come, a mio giudizio, ora si fa col progetto delle ferrovie), si abitua sempre più il paese a chiedere tutto al Governo, ad aspettar tutto dallo Stato. Ed è errore codesto, grave, gravissimo, in uno Stato libera, ed in un paese come il nostro, che per effetto delle passate sue condizioni politiche vi è già, pur troppo, inclinato. Abbiamo bisogno che in Iialia si risvegli l'attività locale, e con essa il sentimento di responsabilità e di moralità, sicchè si abbia ad essere fieri di fare da sè stessi ciò che torna utile a ciascuna plaga di territorio. Allora soltanto il regime parlamentare potrà assodarsi e vivere di sana vita; giacchè gente che stende la mano per chiedere, anche se per la provincia ove è nata, non può avere quella indipendenza e quella disinteressatezza nel giudicare delle questioni di interesse nazionale, senza della quale uno Stato non può reggersi a regime libero.

Al vero spirito di uno Stato libero poi, non giova tacerlo, è tutto contrario l'attuale indirizzo in materia di ferrovie: si vuol accentrare tutto nello Stato, costruzioni ed esercizio, dando così allo stesso mezzi potentissimi di influenza non lecita sulla Nazione. Nello stesso tempo, lo si sopraccarica di un lavoro ingente, al quale, per quanto faccia, non potrà provvedere in modo appieno soddisfacente; e così si creano infinite cause di attrito fra il Governo ed il pubblico, con aumento di malumori e con pretesti di lamentele, che, usufruite abilmente dai mestatori, possono servire col tempo a forviare il retto senso delle popola-

zioni, anche sopra argomenti di somma gravità ed importanza.

Col sistema da me proposto, l'opera grande del compietamento delle ferrovie sarà fatta, chiamando a concorso le forze, il lavoro di quasi tutta la Nazione. Governo, Provincie, Comuni vi avranno la loro vera parte di promotori e sussidianti. I facoltosi, gli industriali ed i banchieri la loro pure, di raccogliere e fornire i capitali e di amministrare le intraprese. I costruttori e gli operaj, quella di prestar l'opera loro, e nel modo migliore, cioè scostandosi dalle loro case, dalle loro famiglie quanto meno sarà possibile, operando cioè in quella zona ove, per tante ragioni, sanno far meglio ed a miglior patto.

Frutto delle forze consociate di tutti, l'attuazione della grande intrapresa non è da temersi schiacci qualche parte dell'organismo dello Stato, come potrà avvenire delle Finanze nostre, se non si mutano idee; per giunta poi, più sollecito ne sarà il compimento, i cui effetti benefici si rifletteranno su tutto lo sviluppo economico della Nazione.

Ing. GUIDO PARRAVICINI.

IL RISCATTO DELLE FERROVIE ROMANE

Ecco l'annunciato brano della Relazione dell'on. Nervo, con cui, a nome della Commissione generale del bilancio, si eccitava il Governo a compiere il tanto ritardato riscatto delle Ferrovie Romane. — A questo brano facciamo seguire un progetto di componimento, approvato il 20 corr. dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, che verrà sottoposto all'assemblea generale nell'adunanza straordinaria indetta pel 31 marzo p. v.:

....Non meno grave è l'attuale situazione di cose rispetto alla rete delle Ferrovie Romane, nei riguardi degli interessi del Tesoro dello Stato. Da una parte, il riscatto di questa rete già stipulato fin dal 1873 tra il Governo e la Società concessionaria della rete medesima, e non ancora autorizzato per legge, con scapito del prestigio del Governo stesso.

Dall'altra parte, la conversione delle Obbligazioni comuni 3 per cento, della stessa Società, in rendita 5 per cento, autorizzata con speciali leggi, mentre ha già applicato il riscatto ad una gran porzione dell'asse sociale (1), ha creato una distinzione di trattamento tra gli azionisti ed i possessori di Obbligazioni della Società medesima, che espone il Governo a continui reclami per parte dei primi.

Inoltre, alcuni dei detentori di Obbligazioni, che non vollero aderire alla conversione dei loro titoli in rendita, mossero lite alla Società per avere il pagamento delle quote di ammortamento e dei *cuponi* scaduti relativi ai loro titoli.

Una prima sentenza aveva accordato alla Società una dilazione a questo pagamento, in vista della speranza di una prossima approvazione del pattuito riscatto, e quindi della possibilità di una regolare liquidazione dei debiti sociali.

Ma una recente sentenza della Corte di appello di Firenze, in data del 21 dicembre 1878, condannò la Società al pagamento dei reclamati interessi.

Nel dare alla Giunta generale del bilancio i chiesti schiarimenti sulle conseguenze di detta sentenza pel Tesoro dello Stato, la Nota ministeriale (allegato n. 3) avverte che la condanna riguarda esclusivamente gli interessi e le quote di ammortamento dovute per le Obbligazioni possedute da coloro che provocarono la sentenza.

Che se uguale sentenza fosse provocata ed ottenuta dai detentori delle altre Obbligazioni non ancora convertite (le quali, al 31 dicembre 1878, sommavano al numero di 118,879 per la rendita di L. 1,783,185) in questo caso, la Società non potrebbe, colle sue risorse ordinarie, far fronte al pagamento di una così importante somma di arretrati dal 1873 a tutto il 1878, e dovrebbe valersi del fondo che essa tiene in conto corrente col Tesoro, proveniente dagli avanzi delle sovvenzioni chilometriche dovute alla Società dal Governo, che alla fine del 1878 ascendevano alla complessiva somma di L. 13,474,510.60.

Ora, quali sono oggidì i rapporti d'interesse tra la Società delle Ferrovie Romane ed il Tesoro dello Stato?

Dalla citata Nota di schiarimenti si rileva che lo Stato è attualmente creditore verso la Società della complessiva somma di L. 96,626,389.81, di cui:

Per i Buoni del Tesoro in circolazione da molti anni per conto della Società medesima . . . . L.	46,499,426.98
(Capitolo 50, articolo 26, dello stato di prima previsione dell'entrata pel 1879),	
Pel residuo importo del prestito di 1 milione fatto dal Governo alla già Società della Ferrovia Maremmana . . . . »	996,267.45
(Capitolo 90, articolo 1, del suddetto stato di prima previsione).	
Per la somma corrispondente alle rate scadute a tutto il 1878 degli interessi, al netto della tassa di ricchezza mobile, relativi alle Obbligazioni delle Ferrovie Romane convertite in rendita . . . . »	47,684,869.48
Per anticipazioni fatte dal Governo per il pagamento di lavori diversi . . . . »	1,445,825.90
Totale come sopra L.	96,626,389.81
a cui aggiungendo il capitale nominale di »	322,021,000.—
corrispondente alla rendita di L. 9,660,630 delle Obbligazioni convertite, si ha il credito del Governo espresso dalla somma di L.	418,647,389.81

Come si scorge dalla enumerazione delle partite componenti il credito del Governo verso la Società, questo credito assorbe una somma grandemente superiore al fondo che la Società medesima ha oggidì in conto corrente col Tesoro, e che costituisce la sola risorsa di cui essa potrebbe valersi per pagare, qualora vi fosse costretta da un giudicato, gli arretrati degli interessi e delle quote di ammortamento delle Obbligazioni comuni non per anco convertite in rendita.

Notisi che al Governo compete pure il diritto di reclamare questi arretrati per le Obbligazioni di cui è venuto in possesso, in concorrenza cogli altri portatori.

In presenza di questo stato di cose, e senza entrare in più minute considerazioni sulla odierna situazione economica e finanziaria della Società delle Ferrovie Romane, la Giunta generale del bilancio reputa indispensabile, anche rispetto al credito dello Stato all'estero, che il Governo si preoccupi seriamente del modo di risolvere, senza ulte-

(1) Al 31 dicembre 1878, il numero delle Obbligazioni convertite in rendita ascendeva a 644,042 per la rendita di lire 9,660,630, corrispondente ad un capitale nominale di lire 322,021,000.

riore ritardo, la questione del completamento del riscatto della rete di cui si tratta, senza pregiudicare le questioni che hanno speciale attinenza con quella dell'esercizio definitivo della rete medesima.

Ecco ora il progetto sopra citato:

Tra S. E. il comm. A. Magliani, Ministro delle finanze, e S. E. il comm. Mezzanotte, Ministro dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato; ed il comm. Carlo Fenzi, presidente del Consiglio di amministrazione della Società delle Ferrovie Romane, ed il comm. Giacomo De-Martino direttore della Società stessa e suo legittimo rappresentante, a quanto appresso debitamente autorizzato dal detto Consiglio di amministrazione, si è stabilito ciò che segue:

Art. 1. La Convenzione 17 novembre 1873, stipulata fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici nell'interesse dello Stato, e la Società delle Strade ferrate Romane pel riscatto della rete ferroviaria concessa alla Società medesima, sarà presentata entro il 30 aprile anno corrente all'approvazione del Parlamento, unitamente all'atto addizionale 20 novembre 1877, e con la modificazione contenuta nell'art, 2 di questa Convenzione.

Art. 2. Tutti gli effetti deila Convenzione 17 novembre 1873, resa definitiva e irritrattabile per legge insieme coll'atto addizionale 20 novembre 1877, resteranno sospesi fino a che il Parlamento non abbia deliberato intorno alla conclusione della Commissione d'inchiesta, creata con legge del dì 8 luglio 1878, ma in ogni caso non oltre il 31 dicembre 1880.

Art. 3. In coerenza del precedente articolo, la Società delle *Ferrovie* Romane continuerà la sua esistenza e l'esercizio della sua rete coi suoi Statuti, con tutte le norme e Regolamenti adesso in vigore, e con tutta la responsabilità proveniente da essi.

Art. 4. La presente Convenzione sarà sottoposta nel più breve termine possibile all'approvazione dell'Assemblea generale della Società.

Essa sarà registrata col solo diritto fisso di una lira.

Fatto in doppio originale.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Novembre 1878)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo or ora ricevuto il prospetto dei prodotti riferibili al mese di novembre 1878, confrontati con quelli del novembre 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese ascese a L. 13,376,604, (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,155,505
Bagagli	»	262,027
Merci a grande velocità	»	1,358,541
Id. a piccola velocità	»	5,547,322
Prodotti diversi	»	53,209
Totale	L.	13,376,604

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

		1878		1877
Ferrovie dello Stato	L.	7,650,015	L.	7,661,039
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,408,152	»	1,299,216
» Romane	»	2,109,715	»	2,139,375
» Meridionali	»	2,002,903	»	1,888,225
» Sarde	»	73,095	»	78,772
Ferrovia Torino-Lanzo	»	34,254	»	33,455
» Torino-Rivoli	»	12,007	»	11,392
» Vicenza-Thiene-Schio	»	20,043	»	20,275
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	55,004	»	49,989
» Settimo-Rivarolo	»	11,416	»	»
Totale	L.	13,376,604	L.	13,181,738

Si ebbe dunque nel novembre 1878 un aumento di lire 194,866.

Aumentarono: le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 108,936; le Meridionali di L. 114,678; Torino-Lanzo di L. 799; Torino-Rivoli di L. 615; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 5,015.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 11,024; le Romane di L. 29,660; le Sarde di L. 5,677; Vicenza-Thiene-Schio di L. 232.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel novembre 1877 era di soli chil. 8135, nel novembre 1878 era invece di chil. 8266, come nel mese di ottobre, non essendosi nel detto mese aggiunto alcun nuovo tronco di ferrovia.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto novembre 1878, in confronto con quelli dello stesso periodo 1877, presentano le seguenti cifre:

		1878		1877
Ferrovie dello Stato	L.	81,470,835	L.	80,623,122
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	13,992,813	»	13,460,100
» Romane	»	24,166,319	»	24,938,750
» Meridionali	»	19,194,125	»	20,421,997
» Sarde	»	858,730	»	923,614
Ferrovia Torino-Lanzo	»	396,385	»	406,433
» Torino-Rivoli	»	140,648	»	131,510
» Vicenza-Thiene-Schio	»	179,825	»	195,227
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	575,670	»	124,354
» Settimo-Rivarolo	»	83,743	»	»
Totale	L.	141,059,093	L.	141,225,107

Si ebbe pertanto nel 1878 una diminuzione di L. 166,014 in confronto del 1877.

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 846,713; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 532,713; Torino-Rivoli di L. 9,138; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 451,316; oltre L. 83,743 per la linea Settimo-Rivarolo, che non era aperta nel 1877.

Diminuirono: le Romane di L. 772,431; le Meridionali di L. 1,227,872; le Sarde di L. 64,884; Torino-Lanzo di L. 10,048; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 15,402. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di novembre 1878, confrontato con quello del novembre 1877, presenta le cifre seguenti:

		1878		1877
Ferrovie dello Stato	L.	2,040	L.	2,079
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,506	»	1,389
» Romane	»	1,272	»	1,298
» Meridionali	»	1,381	»	1,302
» Sarde	»	367	»	395
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,070	»	1,045
» Torino-Rivoli	»	1,000	»	949
» Vicenza-Thiene-Schio	»	668	»	675
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	514	»	467
» Settimo-Rivarolo	»	496	»	»
Media complessiva	L.	1,632	L.	1,624

Si ebbe dunque nel prodotto chilometrico del mese di

(1) Vedi *Monitore* N. 1 a. c.

novembre 1878 un aumento medio di L. 8, in confronto del novembre 1877.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 30; le Romane di L. 26; le Sarde di L. 28; Vicenza-Thiene-Schio di L. 7.

Aumentarono invece: le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 117; le Meridionali di L. 79; Torino-Lanzo di L. 51; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 47. —

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto novembre 1878, confrontato con quello dello stesso periodo del 1877, presenta le cifre seguenti:

	1878	1877
Ferrovie dello Stato . . . . . L.	21,812	L. 22,210
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . »	14,065	» 14,395
» Romane . . . . . . »	14,595	» 15,141
» Meridionali . . . . . »	13,237	» 14,084
» Sarde . . . . »	4,315	» 4,641
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . »	12,587	» 12,701
» Torino-Rivoli . . . . »	11,720	» 10,959
» Vicenza-Thiene-Schio . »	5,994	» 6,507
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . »	5,880	» 4,605
» Settimo-Rivarolo . . . »	5,981	» »
Media complessiva L.	17,265	L. 17,737

Nella media complessiva del 1878 si ebbe dunque una diminuzione di L. 472, in confronto del 1877.

Aumentarono: le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 570; Torino-Rivoli di L. 761; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 775.

Diminuirono invece: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 398; le Romane di L. 548; le Meridionali di L. 847; le Sarde di L. 326; Torino-Lanzo di L. 314; Vicenza-Thiene-Schio di L. 513. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda (essendo ora esercitata dai fratelli Mangili quella del Lago Maggiore), il prodotto del mese di novembre 1878 fu di L. 10,947, cioè con diminuzione di L. 789 in confronto del novembre 1877; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto novembre 1878 ascese a L. 118,693, cioè con un aumento di L. 1,775, in confronto dell'eguale periodo del 1877.

INDUSTRIE NAZIONALI

L'on. Mezzanotte, ministro dei lavori pubblici, ha diretta la seguente circolare ai signori Prefetti del regno, agli Ispettori ed agli Ufficii del Genio civile, alle Direzioni tecniche governative per le costruzioni ferroviarie a carico dello Stato, alle Amministrazioni esercenti ferrovie per conto dello Stato, ai Commissariati ed alle Amministrazioni di ferrovie concesse all'industria privata:

Roma, 19 febbraio 1879.

La necessità e la convenienza di aiutare efficacemente l'industria nazionale a sostenere la concorrenza con i produttori esteri, massime in questi momenti, nei quali la classe operaia del nostro paese maggiormente abbisogna di lavoro, venne svolta alla Camera dei deputati nella tornata del 17 corrente mese. — Ed io, nel rispondere all'on. deputato di Savigliano, fui ben lieto di assicurarlo del costante e fermo proposito del Governo di nulla omettere perchè, occorrendo lavori e provviste pei servizii pubblici, pur tutelando l'interesse dello Stato, non abbia a risultarne trascurato quello degli Stabilimenti nazionali, i quali siano in grado di vantaggiosamente concorrere alla esecuzione delle provviste e dei lavori suddetti.

Per la tutela degli interessi dello Stato e dei consumatori in generale, già dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, con circolare dell'11 corrente mese, si fecero speciali eccitamenti alle Camere di commercio del regno, perchè fosse raccomandato agli Stabilimenti nazionali la maggiore possibile cura ed esattezza nella fabbricazione e nella consegna dei loro prodotti.

Ma, affinchè l'interesse dello Stato e quello dei consumatori in genere abbiano sempre ad essere garantiti, pur lasciando libero campo alla concorrenza estera e senza venir meno ai riguardi dovuti ai nostri industriali, io debbo raccomandare a tutti gli Ufficii governativi ed alle Amministrazioni dipendenti da questo Ministero, a cui spetta di compilare i Capitolati d'appalto e stipulare contratti per le forniture di macchine, meccanismi, di materiale fisso e mobile ad uso dei servizii ferroviarii, non che di altri oggetti, onde nei detti Capitolati sia espressamente stabilito:

1° Che le forniture saranno aggiudicate al miglior offerente, con preferenza ai concorrenti nazionali a parità di condizioni.

2° Che, nel giudicare delle condizioni e dell'accettabilità delle offerte dei produttori nazionali, in confronto di quelle dei concorrenti esteri, saranno a tenersi in conto:

a) Le tasse che i produttori italiani sono obbligati di pagare alle Finanze dello Stato per dazii d'entrata delle materie, le quali dovessero essere acquistate all'estero;

b) Le tasse diverse, che, secondo le leggi dello Stato, gravitano sugli industriali nazionali;

c) L'aggio della moneta pei pagamenti che si debbono fare all'estero, in confronto di quelli che si fanno in moneta legale in Italia;

d) Infine gli altri vantaggi, che nei singoli casi possono derivarne allo Stato ed essere messi a calcolo a favore dei concorrenti nazionali.

Queste norme, specialmente applicabili a tutte le forniture per conto diretto dello Stato, io le debbo pure caldamente raccomandare alle Amministrazioni provinciali, comunali ed in particolar modo alle Amministrazioni ferroviarie sociali, consorziali e private, massime se a carico dello Stato godono sovvenzioni, o garanzie d'interessi e di introiti; imperocchè esse pure, nello aggiudicare i lavori e le provviste di cui possono abbisognare, hanno debito ed interesse di considerare non la sola differenza aritmetica delle offerte presentate da Stabilimenti esteri in confronto dei nazionali, ma di tenere nel dovuto conto tutti i vantaggi, che possono ritrarre col servirsi delle officine nazionali a preferenza delle estere.

Io confido che l'esatta osservanza delle massime suespresse varrà a migliorare le condizioni delle industrie nazionali e della nostra classe operaia, senza pregiudizio degli interessi dello Stato e delle Amministrazioni suddette.

Il Ministro R. MEZZANOTTE.

Nostre Corrispondenze

Roma, 25 febbraio.

Non fu certo intendimento della nazione, nè deve esserlo stato per conseguenza della maggioranza dei suoi rappresentanti, come non lo fu (è mia intima persuasione) dell'on. Baccarini, allora Ministro dei lavori pubblici, di indire una larga inchiesta ferroviaria, col fine preconcetto di imporre la soluzione di un gravissimo e vitalissimo problema sociale, piuttosto in un senso che nell'altro.

Il desiderio, il volere di tutti fu onesto, più degno e più nobile: *inquirere* a fondo sopra le reali condizioni ferroviarie del nostro paese, per giungere a rinvenire codesta soluzione, collaborando uniti e concordi Governo e Parlamento. Dal canto suo, l'onorevole Commissione all'uopo nominata ha fortunatamente compreso l'indole vera del suo còmpito, e ne offrì al pubblico recente caparra coll'eleggere a proprio presidente l'egregio senatore Brioschi. Non si è considerato in lui l'uomo politico della Destra, non il fautore teorico dell'esercizio ferroviario governativo, bensì si è saputo apprezzare spassionatamente il valore della sua spiccata personalità. È il chiaro pro-

fessore Brioschi si sentirà anche più obbligato da questo nuovo titolo di nobiltà testè conferitogli a dirigere lealmente l'inchiesta in maniera ampia, schietta, disinteressata, studiandosi soprattutto di scuotere la pigra e sopita fibra della nazione, affinchè si agiti tutta e si accinga a cooperare e collaborare nella formidabile ricerca. Egli tenderà indubbiamente a spogliare di ogni idealità, di ogni colore politico quello che non dev'essere e non è altro all'infuori d'un problema economico, il più ponderoso dei problemi sociali, perchè implica la circolazione della vita.

Riconvocherà, si afferma, fra brevissimi giorni la Commissione per esporle nettamente le proprie idee intorno al miglior metodo da seguire nel condurre l'inchiesta, acciò dia i frutti che da essa si ha diritto d'attendere. Intanto sta dinnanzi alla Camera, e si discuterà prossimamente, il breve progetto di legge presentato dall'on. ministro Mezzanotte per prorogare a tutto il 1879 il termine per l'inchiesta, termine che io però mi ostino a credere tornerà insufficiente. Onde, per me, spero vivamente che qualcuno dei più ascoltati membri di Montecitorio partecipi la mia profonda convinzione e proponga una più lunga proroga e la difenda a spada tratta, riportandone vittoria. O non si vuole firmare *a priori* più di altri sei mesi, perchè la Commissione abbia a sentire forte il pungolo dell'angustia del tempo, e proceda veloce nel suo moto? Ebbene, si investa il Governo della facoltà di concedere, occorrendo, con Decreto Reale un maggior tempo all'autorevole Commissione, per metterla appunto in grado, come scrisse nella sua relazione l'on. Mezzanotte, di non posporre al desiderio di far presto quello di far bene.

Nè parimenti so trovarmi d'accordo col Ministero per quanto concerne le spese, chiedendo egli semplicemente la conferma dell'autorizzazione di prelevarle sul fondo delle spese impreviste del bilancio del Ministero del tesoro. Quello è un fondo dal quale già d'ordinario si attinge troppo, perchè vi si possa anche trarre, senza sconveniente lesineria, i non lievi mezzi che occorreranno alla Commissione d'inchiesta; oltre di che, mi sembrerebbe anche più conforme alla sua dignità ed autorità l'affidare a lei stessa l'amministrazione d'un fondo speciale. —

Col riferirvi, nella precedente mia lettera, essermi pervenuto all'orecchio sicura notizia che nel Consiglio d'amministrazione della Società delle Strade ferrate Romane si era di fresco deliberata l'offerta della propria dimissione, da presentarsi all'assemblea generale degli azionisti preconizzata pel mese di marzo prossimo, io mi sono perfettamente apposto al vero. La decisione fu presa in realtà il 6 corrente; ma vi si ritornò sopra nella seduta del 20 per annullarla, deliberandosi invece che il Consiglio non avrebbe potuto, nè dovuto far altro che rimettersi al giudizio dell'assemblea. La maggioranza dei consiglieri, se non tutti, avrebbe opinato non essere opportuno il dare le dimissioni nel momento in cui le intavolate trattative col Governo pel riscatto sembrano approdar bene (1). Ad ogni modo, l'adunanza generale è indetta pel 31 marzo p. v. per deliberare sulle proposte concretate in conseguenza delle dette trattative. —

Le dirotte e continue pioggie, che minacciano d'un secondo diluvio almeno la bassa Italia, a cominciare da Roma, cagionarono indugi all'apertura della ferrovia Laura-Avellino; si spera nullameno di potere ordinare la visita di ricognizione per i primi di marzo, e di dar principio al pubblico servizio entro lo stesso mese. —

Eccovi il solito riassunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 16 al 23 corrente.

Conseguirono l'approvazione della Sezione 1ª i progetti:

1.° per modificazione al piano regolatore di ampliamento della città di Genova nella Valle del Bisagno;

(1) V. più sopra l'articolo sul *Riscatto delle Ferrovie Romane*, e vedi sotto le *Notizie ferroviarie italiane*.

(La Redazione).

2.° per costruzione del tronco della provinciale da Trapani a Porto Empedocle, compreso tra la strada comunale di Seccagrande e la sez. 212 dopo la Sella di Strasatto, in provincia di Girgenti;

3.° per lavori di consolidamento della ferrovia Taranto-Reggio, fra i chilom. 40 e 43;

4.° per l'innesto della linea Palermo-Trapani alla diramazione Palermo-al Porto; e finalmente la Sezione opinò favorevolmente sulla domanda presentata dalla Società delle ferrovie economiche di Roma e Milano per un *tramway* a vapore tra Roma e Tivoli.

La Sezione 2ª approvò: il progetto d'appalto pel completamento della banchina del porto di Siracusa presso la porta di Terra di detta città; ed il progetto suppletivo a quello in corso di esecuzione per la rettificazione della sponda sinistra dell'Arno, tra Piervicino e le Bocchette, in provincia di Pisa. La Sezione inoltre opinò che sia conveniente sperimentare in qualche faro l'avvisatore automatico di cui è inventore il sig. Paolo Merlato.

Il Consiglio generale poi approvò, con qualche avvertenza ed in semplice linea tecnica, il progetto di una ferrovia da Poggibonsi a Colle d'Elsa, in provincia di Siena; ed approvò altresì, con qualche modificazione, il progetto sommario per la costruzione di un nuovo molo nel porto di Civitavecchia. Il Consiglio opinò inoltre che possa accogliersi la domanda presentata dal sig. Giussani di poter esercitare, in via di esperimento, la navigazione a vapore sul Naviglio Grande da Milano a Corsico. B.

Informazioni Particolari

DEL MONITORE

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, in data 12 corr., è stata modificata la tariffa attuale per la distribuzione dei posti di *coupé* a letto e di *coupé* semplice, sulle strade ferrate dell'Alta Italia. In dipendenza di tale modificazione, le attuali quote fisse, per percorsi determinati, sono sostituite da una tariffa proporzionale chilometrica, ragguagliata come appresso:

Al 25 0[0] del prezzo di un uguale biglietto di 1.a classe pei posti di *coupé* a letto in compartimento a 6 posti, con un minimo di L. 3.75 per ciascun posto;

Al 20 0[0] del prezzo come sopra pei posti di *coupé* a letto in compartimento di tre posti, con un minimo di L. 3 per ciascun posto:

Al 10 0[0] del prezzo sempre come sopra pei posti di *coupé* semplici, con un minimo di L. 1.50.

Le norme pel rilascio dei posti suddetti non subiscono importanti modificazioni, fuorchè questa: che i portatori di biglietti di 1.a classe a prezzo ridotto (circolari, d'abbuonamento, d'andata e ritorno, per militari, a mezzo prezzo, ecc.) ed i titolari di biglietti gratuiti, tanto permanenti che per un sol viaggio di 1.a classe, potranno prendere posto nei *coupé*, così a letto che semplici, ben inteso mediante pagamento dell'intera sopratassa, e sotto la condizione che sarà sempre data la preferenza ai viaggiatori muniti di biglietto a tariffa intera.

In seguito ad una depressione di terreno (di circa 2 m.) per un tratto di 70 m. di binario all'ingresso ovest della Stazione di Deiva (Ferrovia Ligure), prodotta da forte mareggiata, rimase interrotta la circolazione dei treni alle ore 1.30 ant. del 22 corr. Si è posto subito mano ai lavori per provvedere, con un

terrapieno verso il monte, al trasporto del detto binario. Nel frattempo venne stabilito il trasbordo pei viaggiatori, e si limitò, da una parte a Levante e dall'altra a Sestri Ponente, il servizio delle merci e del bestiame.

Però fino da ieri l'altro mattina la circolazione dei convogli è stata ristabilita.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto perchè nelle Stazioni di confine si proceda alla disinfezione delle corrispondenze postali provenienti da località sospette.

Tali corrispondenze, giungendo a Bardonecchia coi treni 3 e 5, vengono pertanto trattenute, e fatte poi proseguire coi treni 45 e 47; quelle che giungono a S. Gio. Manzano (Udine) coi treni 25 e 29 vengono disinfettate durante la fermata dei treni; e quelle che giungono a Peri col treno 25 si fanno proseguire col treno 113.

Per quanto concerne le corrispondenze di Ventimiglia, si provvide concedendo una vettura di 3.a classe, nella quale viene eseguita la disinfezione.

In seguito alla Convenzione stipnlata, sino dal 22 dello scorso dicembre, fra il Consorzio interprovinciale veneto e l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, col giorno d' oggi, 26, sarà attivato il servizio cumulativo, insieme cogli altri servizii contemplati nella detta Convenzione.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto l'acquisto di tonn. 3000 (da fornirsi nel 1.o semestre a. c.) di carbone della miniera di Cludinico; e ciò allo scopo di farne una continuata esperienza nella scala d'uso giornaliero, per avere un più sicuro criterio sulla maggiore o minore convenienza di utilizzare quel combustibile; e nello stesso tempo col vivo desiderio d'incoraggiare, per quanto è possibile, questo ramo d'industria nazionale e di recar vantaggio alle popolazioni locali.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, volendo che tutti coloro che hanno i requisiti necessarii possano essere assunti come impiegati delle medesime, ha emanato le norme, secondo le quali saranno dati gli esami prescritti dagli art. 21 e 22 del proprio regolamento sul personale. I candidati saranno giudicati, con unità di concetto, da una Commissione centrale (composta del comm. Martorelli e del cav. Benazzo, consiglieri di Amministrazione, e dai signori comm. Poggi, cav. ing. Polli, ed ing. Ottolenghi), e verrà offerta ogni garanzia affinchè il merito abbia la preferenza.

La detta Commissione sta preparando il programma pegli esami, e quanto prima verrà aperto un concorso ad impieghi mediante avviso sui giornali.

A deroga di quanto si è usato fin qui, agl'impiegati delle suddette Ferrovie, che fossero chiamati a prestar servizio di giurati, non sarà fatta alcuna trattenuta sul rispettivo stipendio.

Essendo già stabilito che l'annuale conferenza di statistica internazionale, tenutasi l'anno scorso a Berna, si riunisca nel prossimo maggio ad Heidelberg, sappiamo che a rappresentarvi il Governo italiano venne delegato il sig. comm. Felice Biglia, ispettore del Genio civile.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Il 20 corr. si è riunita la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate, e preso atto della dimmissione del senatore Jacini, nominò a presidente il senatore Brioschi.

L'on. La Porta riferì sulla petizione degli azionisti delle Ferrovie Romane, con cui s'invoca l'approvazione del riscatto e l'esercizio provvisorio della rete affidato alla Società medesima.

Considerando che la Commissione nel settembre scorso emise un voto pregiudiziale sulla proposta del riscatto, formulato dal ministro Baccarini, per non pregiudicare il proprio mandato intorno all'esercizio ferroviario definitivo, l'on. La Porta conchiuse pel rinvio della petizione al Ministro dei lavori pubblici, affinchè, giudicandolo opportuno, provochi l'avviso della Commissione sopra proposte governative concrete.

Ferrovie Romane. — Il Consiglio d'amministrazione della Società delle Ferrovie Romane ha convocato gli azionisti in adunanza generale straordinaria pel giorno 31 marzo p. c. in Firenze (sede sociale), col seguente ordine del giorno:

1° Resoconto dell'operato del Consiglio, in relazione agli sforzi fatti per ottenere l'approvazione della Convenzione del 17 novembre 1873.

2° Deliberazione intorno alla proposta presentata al Governo in conseguenza delle trattative iniziate all'effetto suindicato.

— L'Amministrazione delle dette Ferrovie ha aggiudicato alla Società Bolchow Vaugan di Middlesboroug la fornitura di 9000 tonn. di rotaie d'acciaio, al prezzo di 137.75 la tonnellata, resa franca a bordo nei porti di Livorno, Civitavecchia e Napoli.

Ferrovia Palermo-Trapani — Per deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione della Società per la ferrovia Palermo-Marsala Trapani, l'assemblea generale degli azionisti è convocata in tornata straordinaria pel giorno 6 marzo p. v. in Roma (piazza S. Maria Maggiore, n. 17), all'oggetto di deliberare intorno al seguente ordine del giorno:

1° Autorizzazione al Consiglio di amministrazione per l'emissione di Obbligazioni sociali.

2° Comunicazioni del Consiglio d'amministrazione.

Ferrovie in Sicilia. — Si legge nell'*Italia Militare:*

Venne estesa la Convenzione 16 marzo 1870 per i trasporti militari per ferrovia al tronco Maiolungo-Frassia (10 chilometri) dalla linea Buffaloria di Cassano-Cosenza. Sulla stessa linea sono state soppresse le Stazioni Maiolungo e Frassia, ed aperta invece quella di Roggiano Gravina, fra le Stazioni di Tarsia e S. Marco Argentaro.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 19:

I ponti in ferro necessarii per la ferrovia del Gottardo, del peso complessivo di 5562 tonn., sono stati appaltati dalla Direzione della Società, riservata però l'approvazione del Consiglio d'amministrazione. Gli appalti furono dati: per la linea Immensee-Altorfo, ai sigg. fratelli Bell in Krienz per fr. 420 alla tonnellata; e per la linea Altorfo-Pino, alla *Güte Hoffnungs hütte* in Oberhausen sul Ruhr in Westfalia per fr. 439 alla tonn. Queste due officine sono quelle che

hanno fatto le migliori offerte. Il risparmio ottenuto su questa partita, in confronto col preventivo, è di fr. 570,000.

— La stessa *Gazzetta*, in data del 22, scrive:

Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, nella sua seduta del 17 corr., ha ratificato i contratti di costruzione e di consegna conchiusi dalla Direzione. Quindi lo stesso risolvette di convocare il più presto possibile una adunanza generale straordinaria degli azionisti. La questione del giorno per la tenuta dell'assemblea generale e delle trattande da sottoporle, venne rimessa alla Commissione di ricostituzione del Consiglio di amministrazione, coll'incarico di fare delle definitive proposte al Consiglio d'amministrazione, dopo la risposta del Consiglio federale alle aperture relative alla riorganizzazione dell'amministrazione.

— Un telegramma da Berna, 23, alla *Gazz.* medesima reca:

A tutto il 21 corrente, il numero delle Azioni della ferrovia del Gottardo che versarono la 4ª rata era di 40,614 sopra 68,000; 1603 Azioni pagarono anche la quinta rata.

La Direzione del Gottardo ha accordato agli azionisti un nuovo termine di 30 giorni, a datare dal 20 febbraio, per operare il 4° versamento. Passato questo tempo, sarà pronunciata la decadenza. Si conferma che il Consorzio si assumerà le azioni non liberate.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 26.80; dal lato di Airolo m. 10.40; in totale m. 37.20, cioè m. 5.30 in media giornaliera.

A Göschenen ed Airolo, tormenta di neve, che ostruì i condotti d'acqua, e fece abbassare la pressione dell'aria nel tunnel.

Restano da perforare per la galleria di direzione m. 2374.30.

Ferrovie svizzere. — Ai Consigli legislativi della Confederazione furono presentate per la prossima sessione, con proposta di accettazione:

1. La Convenzione sull'esercizio della linea Berna-Sensebrücke e sull'uso cumulativo della Stazione di Berna, per parte della Società ferroviaria della Svizzera occidentale, conchiusa il 3 dicembre 1878 fra la detta Società e la Ferrovia Centrale.

2. Il progetto di una variazione di concessione per i tramways ginevrini, nel senso dell'esercizio delle linee con macchine a vapore.

— La Compagnia della linea Rigi-Scheideck essendo dichiarata fallita, fu ordinata la vendita della linea medesima all'asta. Il dato dell'asta era fissato in fran. 133,000; ma, malgrado due esperimenti, non si offersero più di fr. 10,000. Egli è vero che, secondo il Capitolato, l'acquirente era obbligato ad esercitare la linea. Ora il Tribunale federale ha ordinato che la ferrovia venga posta in vendita una terza volta per essere demolita, essendo troppo considerevole il divario tra l'offerta la più elevata ed il valore venale della strada.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi durante lo scorso mese di gennaio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilom.): Persone trasportate 8,400 (gennaio 1878, 8,707), introito franchi 8,400 (fr. 9,175.50); merce trasportata, tonn. 2020 (tonn. 1809), introito fr. 8,500 (fr. 7,259.10). Introito complessivo fr. 16,900 (fr. 16,434.60), ossia fr. 412.20 (fr. 400.84) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso. (26 chilom.): Persone trasportate 10,800 (1878, 14,697), introito fr. 8,000 (fran. 10,356.95); merce trasportata, tonn. 1245 (tonn. 818), introito fr. 3,500 (fr. 2422.45). Introito complessivo fr. 11,500 (fr. 12,779.40), ossia fr. 442.31 (fr. 491.52) in media per chilometro.

Ferrovia del Sempione. — Il *Nouvelliste Vaudois* annunzia che delle trattative sono incamminate fra capitalisti francesi ed il signor Favre, imprenditore del Gottardo, pel traforo del Sempione.

Tali trattative sarebbero quasi favorevolmente terminate. La somma necessaria pel lavoro sarebbe di 74 milioni. La lunghezza del tunnel è di 14 chilom., ed esso accorcierebbe di 128 chilom. la strada da Parigi a Milano, e di 80 miglia inglesi il tragitto da Londra alle Indie.

— Scrivono poi da Berna alla *Kölnische Zeitung*: Secondo notizie provenienti da fonte bene informata, le trattative per la ferrovia del Sempione sono avanzate. È probabile che per la fine del corrente mese, un progetto di Convenzione tra la Compagnia ed un gruppo di capitalisti francesi venga stabilito. Quanto all'intervento finanziario del Governo, nulla è ancora deciso.

Ferrovie tedesche — La Camera dei deputati di Berlino, nella seduta del 14 corr., in seguito alle dichiarazioni del ministro del commercio, Maybach, ha respinto con soli 179 voti contro 174 la proposta della Commissione del bilancio, che disapprovava il riscatto delle grandi linee ferroviarie da parte dello Stato.

— Il Governo prussiano ha sottoscritto delle Convenzioni provvisorie colle Società delle ferrovie Magdeburgo-Halberstadt e Berlino-Stettino, pel riscatto di queste linee.

— Il Governo imperiale ha concesso ad un gruppo di capitalisti belgi, appoggiati dalla Società Generale, la costruzione di una ferrovia da Harburgo a Cuxhaven.

Ferrovie dalmate. — Il Comune di Zara ha presentato all'Imperatore d'Austria un Memoriale, affinchè si costruisca una linea ferroviaria, che congiunga l'Austria colle provincie della Bosnia, come p. e. la linea Salonicco, Mitrovizza, Visegrad, Serajevo, Traunik Banjaluka e Novi; e che le ferrovie dalmate vengano poste in congiunzione con quella linea nei punti di Knin al nord e di Metkovich al sud.

Un Memoriale nello stesso senso venne pubblicato anche dalla Camera di commercio di Zara, ed in esso vi è fatto cenno con onore dei discorsi del deputato Maldini al Parlamento italiano sull'importanza delle comunicazioni fra Ancona e Zara.

Tramways in Inghilterra. — Da una statistica testè pubblicata risulta che attualmente esistono nel Regno Unito 58 linee di tramways; di cui 44 in Inghilterra, componenti circa 210 chil., che nel 1878 trasportarono 89,420,000 passeggieri, e per le quali si è speso un capitale di circa 75 milioni di fr.; 8 linee in Iscozia, componenti 50 chil., che trasportarono 47,680,000 viaggiatori, e per le quali si è speso un capitale di 16 milioni di fr.; infine 6 linee in Irlanda, di una lunghezza totale di 40 chil., che costarono 10 milioni di fr., e trasportano annualmente da 8 a 9 milioni di viaggiatori.

Il Parlamento autorizzò da ultimo la concessione di nuove linee, per la maggior parte a Compagnie già esistenti. La lunghezza totale delle linee in servizio e di quelle da costruirsi ascenderà quindi a 400 chil. Attualmente soli 160 chil. sono a doppio binario, ma per altre linee, che hanno un solo binario, si dovrà in breve raddoppiarlo.

Il traffico complessivo di tutte le Compagnie di tramways inglesi nel 1878 produsse oltre 28 milioni di fr. Le spese essendo state di circa 22 milioni, i beneficii netti superarono i 6 milioni di franchi.

Notizie Diverse

Ministero dei lavori pubblici — Con Reale Decreto del 20 corrente, dietro proposta del Ministro dei lavori pubblici, si sono fatte nell'Amministrazione centrale di quel dicastero le seguenti nomine:

Il cav. Vincenzo D'Anna, ragioniere-capo nel detto Ministero, e il comm. Gaetano Bompiani, ispettore del Genio civile, furono nominati Direttori generali reggenti, con annue lire 8500, il primo dei ponti e strade, ed il secondo delle opere idrauliche;

Il cav. Antonio Beria, direttore-capo della 1ª divisione, ragioniere-capo reggente; e il cav. Emanuele Franco, caposezione di 1ª classe e direttore del Gabinetto particolare del Ministro, direttore-capo della 1ª divisione, rimanendo ad un tempo capo del detto Gabinetto.

Opere pubbliche. — Nell'adunanza del 22 corr. gli Ufficii della Camera hanno completata la Giunta pel disegno di legge per aggiunte e modificazioni al titolo VI della legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche. Il progetto è stato approvato da tutti gli Ufficii, previe alcune raccomandazioni ai commissarii: Negrotto, Chimirri, Adamoli, Toaldi, Baccarini, Lugli, Finzi, Lazzaro e Martinelli Giovanni.

Lavori del Tevere. — La *Riforma* scrive;

Sappiamo che l'on. Mezzanotte, ministro dei lavori pubblici, ha dato ordine di proseguire con la maggiore alacrità i lavori del Tevere. Lo stesso Ministro ha in mente di presentare al più presto i progetti relativi al tronco urbano superiormente al ponte Sant'Angelo.

Traforo del colle di Tenda. — Leggiamo nell'*Italie* del 22:

In seguito al risultato negativo degli incanti per l'aggiudicazione dei lavori di costruzione della galleria del colle di Tenda sulla strada nazionale N. 13, il Ministero si è rivolto direttamente ad alcuni imprenditori, ma non è stato possibile avere una proposta accettabile.

Crediamo poter assicurare che i lavori saranno continuati *in regia*, essendo i risultati ottenuti finora con questo sistema, che è stato adottato in modo provvisorio da alcuni mesi, pienamente favorevoli, per opinione degli stessi imprenditori che sono andati ad esaminare lo stato delle cose.

Ufficii telegrafici. — Il 15 corrente in Chiaravalle (provincia di Ancona) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia che è ristabilita la comunicazione telegrafica fra Pernambuco e Para, pel mezzo del cavo sottomarino da Pernambuco a Maranham e Para.

Le tasse sono stabilite come segue:

Per Para, fino a tutto febbraio corr. è applicabile la tassa attuale di lire 14.125 per parola, a partire da Lisbona;

Dal 1° marzo in poi, questa tassa aumenta di lire 1.50, ed è quindi fissata a lire 15.625 per parola;

Per Maranham è applicabile la tassa di lire 14.125, a partire da Lisbona, che rimane invariata anche dal 1° marzo.

Alle tasse suindicate è da aggiungersi quella del percorso europeo fino a Lisbona in lire 0.75 per parola, per avere la tassa totale, a partire da qualsiasi Ufficio italiano per la via meno costosa di Francia-Lisbona-Pernambuco.

Luce elettrica a Torino. — Dai signori ingegneri Pugno, Muller e Imperatori è stata presentata al Municipio di Torino una proposta per illuminare una delle nostre principali piazze a luce elettrica, sistema Iablockoff, alle identiche condizioni accettate dal Municipio di Milano per la piazza del Duomo.

Gli stessi signori Pugno, Muller e Imperatori hanno stabilito a Torino uno Studio d'ingegneria per l'applicazione in Italia dell'illuminazione elettrica, sia col sistema Iablockoff, sia col sistema Edison, secondo le convenienze locali.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Scossi da correnti ottimiste, anche i valori ferroviarii si svegliarono nella scorsa settimana, e sentirono essi pure di meritare più di quanto il mercato finora li aveva apprezzati. Epperò le Azioni della Società delle Meridionali, da 344 si elevarono a 346; le Obbligazioni relative, da 271.50 a 272.75; i Boni, da 580 a 582.

Le Sarde pure in ottimo concetto: quelle della serie A, si aggirarono sul 273 al 273.50; le altre, della serie B, a 269.50 e 270.

Ancora meglio le altre della nuova emissione, negoziate a 246 poi a 247.50. Questo titolo, garantito come esso è dal Governo, non può tardare a lungo ad elevarsi a quel segno raggiunto già dalle altre Obbligazioni ferroviarie garantite del pari dal Governo; e questa considerazione dà luogo a continue richieste di esse, per parte di Stabilimenti di credito e di capitalisti, come impiego sicuro.

Qualche affare si fece in Obbligazioni Vittorio Emanuele, al prezzo di 278.

L'Alta Italia si tenne a 268.75 e 270.25 — Le Pontebbane a 404 e 409.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 151 circa; le Obbligazioni e 243 e 244 — Le Vittorio Emanuele a 251 e 253. — Le Ferrovie Romane a 78 e 79; le Obbligazioni a 288 e 289.

CONVOCAZIONI

Impresa dell'Esquilino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 12 marzo p. v. in Torino (Banca di Torino), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio sociale e per la nomina di consiglieri.

Avvisi d'Asta

Il 6 marzo p. v., presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale lungo la valle del Trigno, compreso fra l'innesto con la provinciale e l'abitato di Salcito, della lunghezza di m. 3557.23, per la presunta somma di L. 69,600. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem

— Il 7 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura d'Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Cerchio ad Alfedena, detta Marsico-Sarentina, compreso fra la nazionale Marsicana presso la Taverna di Cerchio e l'abitato di Menaforno, della lunghezza di m. 17,632, per la presunta somma di L. 104,955. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Marsicana da Sora alla Stazione ferroviaria di Molina, compreso fra l'abitato di Sora e quello di Avezzano, della lunghezza di m. 54,438, per la presunta annua somma di L. 19,220. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 1250; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Tagliacozzo alla provinciale di Tivoli, compreso fra l'abitato di Tagliacozzo e quello di Colli, della lunghezza di m. 16,550.30, per la presunta somma di L. 294,125. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla Marina di Belvedere alle Saline di Lungro, compreso tra il fiume Grande e Sant'Agata d'Esaro, della lunghezza di m. 22,752.57, per la presunta somma di L. 418,206.21. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 14,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del 1° tronco della strada nazionale degli Abruzzi, compreso fra la Stazione ferroviaria di Caianiello ed il ponte sul Volturno, della lunghezza di m. 20,426, in diminuzione dell'annuo ca-

none di L. 17,148.33. così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di San Vincenzo la Costa (1° tronco), dall'abitato alla sponda destra del Ferrero verso Montalto Uffugo, della lunghezza di m. 4474.10, per la presunta somma di L. 43,608.88. Deposito interinale L. 2200; cauzione definitiva L. 4500, a termini del Capitolato.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Contocelle al Fortore, compreso fra gli abitati di Sant'Elia a Pianisi e di Macchia Valfortore, della lunghezza di m. 7660.64, per la presunta somma di L. 110,135. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D.P.. cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id;

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale dalla Eboli Corleto per S. Rufo e S. Pietro alla strada di Polla, compreso fra l'abitato di S. Rufo e la nazionale delle Calabrie presso Polla, della lunghezza di m. 16,688.47, per la presunta somma di L. 239,317. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso tra la Masseria del Monte ed il Vallone sotto Stigliana, della lunghezza di m. 12,725, per la presunta somma di L. 140,838. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 12 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Cuccaro-Sanza, compreso fra Sanza ed il torrente detto Inferno, della lunghezza di m. 4514, per la presunta somma di L. 104,790. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza; si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra il Vallone sotto Stigliano e la Taverna dell'Agnello, della lunghezza di m. 13,193, per la presunta somma di L. 286,924. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 14,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra la milliaria 15 ed il basolato d'Avellino, della lunghezza complessiva di m. 22,786, per la presunta annua somma di L. 28,610. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 14 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale da Caselle in Pittari a Scario, compreso fra Caselle e Rotondella, compreso il ponte sullo Sciropotamo, della lunghezza complessiva di m. 9042, per la presunta somma di L. 265,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 13,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

4ª Settimana. — *Dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	297,927.90	206.04
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	299,110.74	206.85
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 1,182.84	— 0.81
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	1,382,686.50	956.21
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	1,422,941.23	984.05
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	— 40,254.73	— 27.84
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	122,531.37	106.09
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	127,419.29	111.87
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	— 4,887.92	— 5.78
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,149.54	531,784.22	462.61
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	503,521.27	442.07
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.54	+ 28,262.95	+ 20.54

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,901.50	9,838.65	6,917.25
Piccola Velocità	6,005.91	241.20	2,767.70
Totali . . .	31,907.41	10,102.85	9,684,95

Strade Ferrate Romane

49ª Settimana — *Dal* 3 *al* 9 *dicembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	457,465.16	14,395.60
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	427,395.62	13,538.89
Differenza (in più	11	30,069.54	856.71
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 9 x.bre 1878 . .	1,656	24,548,027.19	15,774.46
Periodo corr. 1877	1,646	25,464,959.77	16,463.10
Aumento	10	—	—
Diminuzione	—	916,932.58	688.64

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	9281	11,808.46	25568	45,451.17	57,259.63
Bagagli e cani.	196	165.65	850	957.31	1,122.96
Merci a G.V. ..	833	685.45	2288	4,749.96	5,435.41
Merci a P.V. ..	1131	6,902.94	1506	13,582.10	20,485.04
Introiti diversi.	»	345.54	»	542.67	888.21
Totale L.	11441	19,908.04	30212	65,283.21	85,191.25

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per l' accollo di Case Cantoniere nella 4ª Sezione.

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere alla costruzione di N. 10 Case Cantoniere, nella 4ª Sezione della sua Rete, apre una gara a schede segrete per tutti coloro che volessero concorrere all'accollo di tali lavori.

L'accollo è diviso nei Lotti seguenti:

1° Lotto. — N. 4 Case Cantoniere con forno e pozzo da costruirsi fra Caserta e Maddaloni ai Chilometri 227,454, 230,205, 231,707 e 232,023 del complessivo importo di L. 24,601,40.

2° Lotto. — N. 3 Case Cantoniere con forno e pozzo da costruirsi fra Cancello e Napoli ai Chilometri 242,654, 247,018 e 257,351 del complessivo importo di L. 18,451.05.

3° Lotto. — N. 3 Case Cantoniere con forno e pozzo da costruirsi fra Pignataro e Santa Maria ai Chilometri 212,173, 216,897 e 218,196 del complessivo importo di L. 18,451.05.

I disegni, il capitolato d'appalto e la perizia sono visibili negli Uffici dell' Ingegnere Capo del Mantenimento situato in Firenze al piano superiore della Stazione di Santa Maria Novella, ed in quello dell'Ingegnere Capo della 4ª Sezione situato nella Stazione di Napoli.

Ogni concorrente dovrà, prima di presentare l'offerta, depositare nella Cassa della Società in Firenze, una cauzione di L. 400 per ogni Casa Cantoniera compresa nel Lotto al quale intende concorrere, e tal deposito dovrà esser fatto in Cedole del Debito Pubblico al portatore da valutarsi al corso effettivo di Borsa, del giorno precedente a quello in cui il deposito stesso verrà effettuato, od in fedi di Credito del Banco di Napoli girate a favore del Cassiere della Società al quale saranno rimesse direttamente con lettera assicurata, restando esclusa la Cassa della Stazione di Napoli di ricevere depositi.

Per ogni Lotto dovranno farsi separate offerte, epperciò quelle cumulative presentate per più di un Lotto o per tutti i Lotti riuniti saranno ritenute come nulle.

Dette offerte, compilate in carta da bollo da una lira secondo la Modula che fa parte del Capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno essere inviate in busta suggellata alla Direzione Generale in Firenze. Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

« *Offerta per l'accollo di Case Cantoniere Lotto N.* ».

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile, o di un Ingegnere Capo di una Società Ferroviaria, in data non più lontana di sei mesi, che giustifichi la idoneità del concorrente ad eseguire opere edilizie.

Il concorso per tale appalto sarà chiuso alle ore 12 meridiane del giorno 1° marzo 1879.

L'Amministrazione non è obbligata a prescegliere tra i concorrenti quello che avesse offerto maggior ribasso, e può anche rifiutare tutte le offerte qualora non le sembrassero convenienti, intendendo rimanere perfettamente libera su tale riguardo.

La concessione definitiva dell'accollo s'intende inoltre subordinata alla sanzione del Governo.

Firenze, 14 febbraio 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto della manutenzione per sei anni dal 1° luglio 1879 del tronco della strada provinciale N. 5, da Torino a Savona per Mondovì, compreso fra la città di Carmagnola ed il confine colla provincia di Cuneo, di metri 4,832, essendosi ottenuto il ribasso di L. 5.30 per cento sull'ammontare dell' appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 6,406.70.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 4 marzo pross. a mezzodì.

Torino, il 22 febbraio 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d' asta, per l'appalto della manutenzione per sei anni dal 1° luglio 1879, del tronco di strada provinciale N. 6, da Torino a Saluzzo, compreso fra la sua diramazione dopo Carignano dalla strada provinciale Torino–Cuneo ed il confine oltre Lombriasco colla provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 7,741, escluse le traverse selciate, essendosi ottenuto il ribasso di L. 6.52 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 4,859.64.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 4 marzo prossimo a mezzodì.

Torino, addì 22 febbraio 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

Estratto dal supplemento al Foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 13, del 14 febbraio 1879.

STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale delle Obbligazioni infradescritte, si porta a pubblica notizia che, a cominciare dal 1° marzo p. v.:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese,* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° luglio 1874 al 2 gennaio 1879 inclusive, eseguirà pure nei *giorni stessi* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° marzo prossimo delle così dette *Cartelline gialle,* imprestiti 1856, 1858 e 1860.

II. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento delle Cartelle estratte e dei Cuponi delle suddette Obbligazioni, si effettueranno, coll'intervento di un delegato governativo, incominciando dal dì 24 del corrente mese a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese, dalle* 9 *e mezzo antimeridiane alle* 3 *pomeridiane.*

III. I mandati di pagamento, che dal ragioniere capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze, piazza San Martino, *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto delegato governativo.*

IV. All'atto del pagamento sarà fatta per ciaschedun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

— del 13,7412 0[0 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ossia . . . L. 0.87
— dell'1 0[00, più doppio decimo, per tassa di circolazione . . . . » 0.12

In tutto L. 0.99

e così saranno effettivamente pagate per ogni Cupone, al netto delle suddette tasse . L. 5.31

V. All'effetto poi che i possessori esteri di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni degli Imprestiti 1° *marzo* 1856 e 1° *marzo* 1858 *della già Società Lucca-Pistoia,* i quali avrebbero diritto di ricevere il pagamento in moneta metallica nelle due Piazze indicate sulle relative Obbligazioni, vale a dire *Francoforte s[M* e *Londra,* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1. I possessori esteri delle Obbligazioni degli Imprestiti 1856 e 1858 trasmetteranno insieme alle Cartelle estratte ed ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze, un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette due Piazze delle Cartelle estratte delle Obbligazioni alle quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per l'esazione, notando di esse Obbligazioni specificatamente l'emissione, la scadenza ed i numeri d'ordine;

2. Le Cartelle estratte ed i Cuponi dei detti due Imprestiti dovranno esser presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni imprestito, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di dette Cartelle e di detti Cuponi verrà rilasciato il consueto mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale di Firenze, e quindi il ragioniere capo pel servizio dei titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo dell'aggio e delle spese d'invio, ecc., che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

Firenze, 14 *febbraio* 1879.

IL DIRETTORE GENERALE
G. DE MARTINO.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di amministrazione previene i portatori di Azioni della Società che, in adempimento delle deliberazioni prese dall'assemblea generale ordinaria tenutasi il 14 del corrente mese, il dividendo di lire 16 per azione per l'esercizio 1878 sarà pagato contro il ritiro della cedola n. 25 a cominciare dal 1° marzo prossimo:

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 16 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso gli uffici della Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Il dividendo dello stesso esercizio assegnato alle cedole di fondazione sarà pure pagato a cominciare dal 1° marzo suddetto:

in *Firenze*, presso la sede della Società.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 15 febbraio 1879.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i signori azionisti che per deliberazione del Consiglio d'amministrazione viene convocata l'assemblea generale ordinaria di questa Società nei suoi uffici in Roma, via Due Macelli, n. 79, piano 1°, pel giorno 29 marzo prossimo venturo, alle ore 1 pom.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Relazione dei sindaci revisori dei conti.
3° Presentazione ed approvazione dei conti dell'esercizio 1878.
4° Nomina di 3 amministratori in rimpiazzo di altrettanti uscenti d'ufficio.
5° Nomina dei sindaci e supplenti per la revisione del bilancio 1879.

Il deposito dei certificati delle azioni, che a mente dell'art. 26 degli statuti sociali deve essere fatto 15 giorni prima dell'adunanza, potrà effettuarsi presso la Cassa della Società nel locale suddetto; a Firenze, a Torino, presso quelle della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, e a Genova presso la Cassa di Sconto.

Roma, 17 febbraio 1879.

La Direzione.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ingegnere ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Agosto* 1878.

Lavori	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Salso* (A) in Licata	Municipio di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 2 ponti sul *Gallico* e *Scaccioti* (rist.)	» di Reggio Calabria	64
N. 3 ponti sul *Senorbi*, *Segario* ed *Arcidano*	» di Cagliari	43
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 2 ponti sull'*Ufente* e sullo *Schiazza*	» di Roma	34
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
N. 2 ponti mobili nelle fortificazioni di *Spezia*	» della Guerra	11
N. 8 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc.	Ferr. Udine-Pontebba	490
Soprapassaggio	» Milano-Vigevano	12
Soprapassaggio	» Milano-Rho	12
N. 7 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	39
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* sotto Giove (C) e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano*	» Picerno-Potenza	87
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita*	Impresa Greco-Allegrini	9
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Viadotto sul *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 244 ponticelli e travature	per diversi	1955
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 782 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **16,096**

Tettoie	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania*	Ferrovie Calabro-Sicule	203
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 24,844

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 21,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 5 Marzo 1879 N.° 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Dicembre 1878)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo or ora ricevuto il prospetto dei prodotti riferibili al mese di dicembre 1878, confrontati con quelli del dicembre 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese ascese a L. 12,364,225, (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	4,928,173
Bagagli	»	226,004
Merci a grande velocità	»	1,513,906
Id. a piccola velocità	»	5,648,413
Prodotti diversi	»	47,729
	Totale L.	12,364,225

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

		1878		1877
Ferrovie dello Stato . . .	L.	7,024,477	L.	6,950,264
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	1,104,471	»	1,133,731
» Romane	»	2,158,543	»	2,152,544
» Meridionali . . .	»	1,890,872	»	1,686,532
» Sarde	»	74,558	»	72,003
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	31,097	»	32,558
» Torino-Rivoli . .	»	10,495	»	9,900
» Vicenza-Thiene-Schio	»	15,374	»	17,055
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . .	»	45,550	»	35,240
» Settimo-Rivarolo .	»	8,788	»	»
Totale	L.	12,364,225	L.	12,089,827

Si ebbe dunque nel dicembre 1878, in confronto del dicembre 1877, un aumento di L. 274,398.

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 74,213; le Romane di L. 5,999; le Meridionali di L. 204,340; le Sarde di L. 2,555; Torino-Rivoli di L. 595; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 10,310; oltre le L. 8,788 per la Settimo-Rivarolo, che non era in esercizio nel dicembre 1877.

Diminuirono invece: le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 29,260; Torino-Lanzo di L. 1,461; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 1,681.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel dicembre 1877 era di soli chil. 8185, nel dicembre 1878 era invece di chil. 8298, essendosi in quel mese aggiunti ai chil. 8266 del mese di novembre altri chil. 32 pel tronco Giave-Ozieri, delle Ferrovie Sarde.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto dicembre 1878, in confronto con quelli dello stesso periodo 1877, presentano le seguenti cifre:

		1878		1877
Ferrovie dello Stato . . .	L.	88,619,896	L.	87,573,387
» di diverse Società esercitate dallo Stato .	»	15,059,254	»	14,593,832
» Romane	»	26,339,303	»	27,091,294
» Meridionali . . .	»	21,084,995	»	22,108,529
» Sarde	»	933,287	»	995,617
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	427,482	»	438,991
» Torino-Rivoli . .	»	151,143	»	141,410
» Vicenza-Thiene-Schio	»	193,244	»	212,282
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . .	»	623,302	»	159,594
» Settimo-Rivarolo .	»	92,532	»	»
Totale	L.	153,524,438	L.	153,314,936

Si ebbe pertanto nell'intero anno 1878, in confronto del 1877, un aumento di L. 209,502.

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 1,046,509; le Ferrovie di diverse Società esercit. dallo Stato di L. 465,422; Torino-Rivoli di L. 9,733; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 463,708; Settimo-Rivarolo di lire 92,532.

Diminuirono invece: le Romane di L. 751,991; le Meridionali di L. 1,023,534; le Sarde di L. 62,330; Torino-Lanzo di L. 11,509; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 19,038. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di dicembre 1878, confrontato con quello del dicembre 1877, presenta le medie seguenti:

(1) Vedi *Monitore* N. 9 a. c.

	1878	1877
Ferrovie dello Stato . . . . L.	1,873	L. 1,877
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . . , »	1,181	» 1,212
» Romane . . . . »	1,304	» 1,306
» Meridionali . . . . »	1,304	» 1,163
» Sarde . . . . »	355	» 361
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . . »	971	» 1,017
» Torino-Rivoli . . . . . . »	874	» 825
» Vicenza-Thiene-Schio . . »	512	» 568
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . »	425	» 329
» Settimo-Rivarolo . . . . »	382	» »
Media complessiva L.	1,506	L. 1,489

Si ebbe dunque nel mese di dicembre 1878, in confronto del 1877, un aumento medio di prodotto chilom. di L. 17.

Aumentarono: le Meridionali di L. 141; Torino-Rivoli di di L. 49; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 96.

Diminuirono invece: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 4; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 31; le Romane di L. 5; le Sarde di L. 6; Torino-Lanzo di L. 46; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 56.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto dicembre 1878, in confronto dell'eguale periodo del 1877, presenta le medie seguenti:

	1878	1877
Ferrovie dello Stato . . . . . L.	23,720	L. 24,085
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . . »	16,106	» 15,608
» Romane . . . . »	15,905	» 16,448
» Meridionali . . . . . . »	14,541	» 15,247
» Sarde . . . . »	4,666	» 5,003
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . »	13,358	» 13,718
» Torino-Rivoli . . . . »	12,595	» 11,784
» Vicenza-Thiene-Schio . »	6,441	» 7,076
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . »	5,825	» 4,693
» Settimo-Rivarolo . . . »	6,168	» »
Media complessiva L.	18,784	L. 19,224

Si ebbe dunque nell'anno 1878, in confronto dell'anno 1877, una diminuzione media complessiva di L. 440.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 365; le Romane di L. 543; le Meridionali di L. 706; le Sarde di L. 337; Torino-Lanzo di L. 360; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 635.

Aumentarono invece: le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 498; Torino-Rivoli di L. 811; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 1,132. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda (essendo ora esercitata dai fratelli Mangili quella del Lago Maggiore), il prodotto del mese di dicembre 1878 fu di L. 8,158, cioè con aumento di L. 511 in confronto del dicembre 1877; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto dicembre 1878 fu di L. 127,475, cioè con un aumento di L. 2,910 in confronto dell'anno 1877. —

Al suddetto prospetto mensile è poi allegato un prospetto comparativo dei prodotti avuti negli anni scorsi dal 1865 al 1878, il quale non differisce da quello già esposto l'anno scorso se non per l'aggiunta dei prodotti dell'anno 1878, che trovansi qui sopra indicati.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

(*Continuazione e fine — V. N. 8*).

Ci inchiniamo al giudicato della Cassazione Fiorentina, ma un intimo senso ci fa dubitare assai che sia nel vero. Parevaci piuttosto che, posto l'ordinamento della Cassa-Pensioni delle Ferrovie dell'Alta Italia e la legge governativa, la controversia non si potesse nemmeno sollevare.

Di vero, quando con provvedimenti organici, quali sono quelli dell'istituto della Cassa-Pensioni e della legge sulle pensioni governative, sono assegnate pensioni eccezionali o di favore, a condizioni relativamente gravosissime per chi le corrisponde, agl'impiegati, alle vedove, ed agli orfani secondo i casi, non si può ragionevolmente supporre che tutte le eventualità non siano state previste; e ciò tanto più, mentre ripetutamente si parla di *disgrazie*, *ferite*, *morte*, *infermità* riportate in servizio. Una grandissima parte di simili accidenti era prevedibile, e notissimo che sogliono prodursi all'infuori dei casi di forza maggiore. Il supporre che per tutte simili eventualità, alle quali appunto occorreva provvedere, siasi lasciata una lacuna, riferendosi al diritto comune, è contrario alle sane regole d'interpretazione, non corrisponde allo scopo che i provvedimenti avevano in mira.

D'altra parte, era cosa naturale ed anche legittima che, ad eliminare le dubbiezze, le contestazioni, ed anche le ingiustizie di qualsiasi eventuale trattamento e dello stesso apprezzamento che nelle singole specie potesse fare l'Autorità giudiziaria, coloro che assumevano impegno di servizio verso una grande Amministrazione sapessero in modo definitivo quale trattamento attendesse loro, o le proprie famiglie, in determinate e non improbabili contingenze, a cui conoscevano di andare incontro. Un trattamento prestabilito; invariabile *a priori*, presentavasi tranquillante per l'impiegato, e giusto (conviene ammetterlo) per l'Amministrazione, la quale, per la natura stessa della sua gestione, prevedendo l'inevitabile verificarsi di pericolose eventualità, doveva pur pensare ad equamente circoscrivere la responsabilità propria.

Il risarcimento quindi dell'infortunio, nei casi di cui si tratta, mediante pensioni di favore, all'infuori di tutte le regole normali, trova la sua causa legale nel solo infortunio; è completo, è fondato sovra una disposizione ed un patto che nulla ha di illegittimo od immorale, anzi è perfettamente logico. In altri termini: senza l'infortunio, la pensione sarebbe un controsenso; dunque la sola pensione è pieno compenso al danno, ogni dippiù non può essere che un *bis in idem*.

Pertanto, la distinzione introdotta dalla sentenza fra casi di forza maggiore o insiti all'indole del servizio, e quelli che non sono tali, i quali ultimi tutti rientrerebbero nel diritto comune, è gratuita ed arbitraria, non conforme allo spirito ed allo scopo delle istituzioni, che per necessità dovettero e vollero a tutto provvedere.

Nè vale invocare gli articoli 290 e 296 della legge sulle opere pubbliche, perocchè all'obbligo di risarcimento di danni, proveniente dal primo dei detti articoli, ha provvisto la concessione della eccezionale pensione, non altrimenti basata che sull'articolo stesso e per imporre silenzio alle pretese che dal medesimo derivano. E non sta poi menomamente che l'instituto delle pensioni sia da porsi nella categoria dei regolamenti interni d'amministrazione, contemplati nell'art. 296, che non ponno derogare al diritto comune; mentre siffatti regolamenti sono quelli essenzialmente parziali, mutabili, che riflettono i particolari del servizio ed il suo modo di esecuzione, non le disposizioni fondamentali ed organiche, ed anche eminentemente contrattuali, per l'ordinamento del ramo vitale delle pensioni.

Il quale ramo è, ed è considerato talmente importante, che presso l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta

Italia vive di vita autonoma, ed è retto da apposito Comitato; e presso il Governo, è posto sotto il più attivo controllo della Corte dei conti. Senonchè questa autonomia, lungi dallo imprimere all'instituto della Cassa-Pensioni un carattere monco ed incompleto (come avverrebbe evidentemente se, nonostante la sua esistenza, dovesse ancora l'Amministrazione delle ferrovie pensare ad aumentare pensioni od a sopperire ad indennità, che fa lo stesso), esige che l'istituto medesimo a tutto provveda. L'Amministrazione delle Strade ferrate, prevedendo gli obblighi d'ogni sorta, nessuno escluso, che andava, per tutti i fatti ed accidentalità del servizio, ad incontrare verso il suo personale, vi provvide sostituendo pienamente a sè la Cassa-Pensioni, ma mantenendo con questa vincoli ed obblighi diretti, contribuendo anzi anch'essa, mediante importanti versamenti; in guisa che il pensionato viene a trovarsi a fronte della Cassa-Pensioni come mandataria dell'Amministrazione delle ferrovie, e come mandataria che adempie precisamente tutto quanto e come avrebbe dovuto adempiere il mandante.

Si dice essere la giurisprudenza e la dottrina francese contrarie alla nostra tesi. Non abbiamo, peraltro, trovato decisioni guari categoriche al riguardo. Alcune sentenze bensì (Cassaz. 27 giugno 1876, Comp. dell'Ovest c.° Sauterau — Corte d'appello di Bordeaux, 23 giugno 1875, Comp. da Barbezieuse a Châteauneuf c.° Rossard — e, per analogia, Cassaz. 12 marzo 1878, Comp. du Midi c° Citrain) assegnarono, in taluni casi, ben moderate indennità o pensioni vitalizie; ma non consta se anche in Francia corrisponda pienamente al nostro, e presso tutte le Amministrazioni ferroviarie, l'ordinamento delle pensioni. Dobbiamo piuttosto ritenere che ciò non sia, dappoichè si assegnarono anche pensioni; e d'altra parte, la questione che ora ci occupa non si dibatte *in terminis*, e non vi è luogo che a fare induzioni su una teoria ammessa. Infatti, presso la più grande delle Compagnie francesi, quella delle Strade ferrate da Parigi a Lione ed al Mediterraneo, che ha una Cassa-Pensioni, la controversia non si sarebbe mai presentata; ed, a ogni modo, non sarebbe mai possibile l'assegno di una indennità oltre la pensione, se l'assoluta insufficienza della medesima non fosse chiarita: ipotesi questa giuridicamente inverosimile, nel concetto degli ordinamenti sulle pensioni presso noi vigenti.

In conclusione, non ci pare che, in un punto così delicato ed importante, convenga si stabilisca la giurisprudenza nel senso del giudicato della Cassazione fiorentina. *La legge è consita prevedere i casi che comunemente arrivano* (L. 3 ff. *de Legib.*); e sarebbe illogico il presumere che la legge sulle pensioni abbia lasciato una lacuna pei casi ai quali pure importava essenzialmente di provvedere; sarebbe arbitrario introdurre nella legge una distinzione non scritta fra casi di forza maggiore e quelli che non sono tali, abbandonando questi ultimi al diritto comune: sistema questo che finirebbe a scalzare in gran parte dalle fondamenta le leggi organiche regolanti i rapporti fra le Amministrazioni ed il personale, fra lo Stato e gli impiegati, rapporti che abbisognano d'essere ben definiti, chiari, incontestabili.

Poichè lo stabilire il confine tra la forza maggiore o caso fortuito (ossia, nella soggetta materia, caso inerente alla natura del servizio) e la colpa, è questione di fatto, spesse volte delle più ardue, abbandonata al criterio (incensurabile in Cassazione) del giudice; il quale non di rado è in simili apprezzamenti trascinato inconsciamente, anzichè dal senso giuridico, da quello di un'apparente equità in favore del reclamante. — Una volta ammesso tale sistema, chi non vede sin dove potrebbero andare le conseguenze? Non potrebbe forse, in certi casi, anche pei prodi sacrificati alla difesa della patria, sorgere la questione di risarcimento di danno a norma del diritto comune, dimostrando nei piani di certi generali od ammiragli l'imperizia o la colpa lata?

Si dirà questo un paradosso, ma pure la logica del sistema assolutamente non lo respingerebbe. Nè si dica che la sentenza di Firenze non parla di leggi dello Stato: non vi è seria distinzione, nella situazione legale nella materia, fra le Amministrazioni di strade ferrate ed il loro personale, lo Stato ed i suoi impiegati; nè v'ha motivo di diversamente decidere.

AVV. G. E. GOLA.

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

RELAZIONE *presentata dal Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 14 *febbraio* 1879.

SIGNORI,

Adempiamo all'obbligo impostoci dallo Statuto, radunandovi in questa ordinaria Assemblea per darvi ragguaglio degli affari sociali nel decorso anno 1878, e per sottoporre al vostro esame ed alla vostra approvazione il Bilancio.

È a voi ben noto che quell'Esercizio fu assai sfavorevole allo svolgimento di operazioni proprie di Stabilimenti congeneri al nostro; ciò malgrado, gli utili conseguiti in condizioni che imponevano la maggiore prudenza, confidiamo vi parranno soddisfacenti.

Prima però di tenervi partitamente discorso degli affari dei quali si è occupato il vostro Consiglio, dobbiamo darvi il doloroso annunzio della morte del nostro Vice-presidente comm. Andrea Stallo.

Egli, amministratore della nostra Società fino dal giorno della sua costituzione, le fu sempre di aiuto col consiglio e coll'opera.

Deploriamo amaramente la perdita di quel distinto e stimato collega.

OPERAZIONI DI BANCA. — Le Sedi di Roma e di Torino e Genova, le cui operazioni si restringono, in conformità delle nostre prescrizioni, a quelle di Banca, sconti e arbitraggi, concorsero con lodevole alacrità, e in proporzione dei capitali assegnati alle medesime, a conseguire gli utili che, alle rispettive categorie, sono inclusi nel conto generale « Profitti e Perdite ».

STRADE FERRATE ITALIANE. — Nelle Strade Ferrate Meridionali conserviamo l'interesse che già possedevamo, sia perchè quella Amministrazione, per la sua solerzia e regolarità, ci ha sempre ispirato piena fiducia, sia perchè gli interessi del nostro paese, quelli dell'Erario ed i suoi si avvantaggeranno, quando sia una volta mutato, come è da credere, il sistema della scala mobile, oramai da tutti condannato. E conserviamo pure un interesse uguale a quello posseduto da anni nelle Società per le ferrovie da Alessandria ad Acqui e da Torreberetti al Gravellone.

I proventi di queste due linee, da qualche anno in aumento, furono nel 1878 superiori a quelli dell'esercizio precedente.

Vi intrattenemmo lo scorso anno distesamente della progettata costituzione di due grandi Società italiane di strade ferrate, Mediterranea ed Adriatica. La vostra Società, essendo uno dei firmatarii del contratto stipulato col Governo,

aveva potuto riservarsi l'interesse di un decimo circa del capitale occorrente per quella Mediterranea.

Oggi non vi giungerà certo nuovo l'annunzio che, trascorso ormai un anno, tempo e cure furono inutilmente spesi e le Convenzioni come non avvenute, cosicchè abbiamo cogli altri firmatarii reclamata la restituzione del deposito a cauzione, di un milione di rendita.

Società Italiana per il Gaz. — Approfittando del favore che godono le Azioni di questa Società sul loro naturale mercato di Torino, abbiamo anche in quest'anno continuato a vendere con vantaggio una parte di quelle che possedevamo.

Non ostante i prezzi bassissimi ai quali la Società dovè rivendere il carbone coke, pure gli utili da lei conseguiti nell'esercizio del 1878 le permisero di distribuire un dividendo di L. 25 per Azione per il primo semestre di quell'annata, ed abbiamo ragione a sperare che non minore di quello del primo sarà il dividendo del secondo semestre.

Società Anonima per la Vendita di Beni del Regno d'Italia. — In questi ultimi anni, gli utili di questa Società sono andati gradatamente decrescendo, per la diminuzione dei Beni consegnatile dal Governo.

La Società ha cura di proseguire gli atti giuridici ed esecutivi contro i compratori che non soddisfecero agli obblighi contratti, e d'iniziarli contro coloro che rimasero suoi debitori dopo la rivendita.

Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi. — Dalle pubblicazioni mensilmente fatte dalla Regìa nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno resulta che gli incassi, durante il detto anno, furono di lire 133,922,914.66 per la gestione continentale e di Sardegna, e di L. 8,072,128.30 per l'altra della Sicilia, e quindi in tutto di L. 141,995,042.96.

Il leggero aumento, di fronte agli incassi del precedente esercizio 1877, non corrisponde all'incremento manifestatosi ogni anno in modo pressochè costante dal 1869.

Ciò è dovuto alla variazione della tariffa; ma l'esperienza ci permette di presagire che, dopo i primi effetti, di cui è quasi sempre cagione un notevole e repentino aumento nei prezzi di vendita, lo smercio riprenderà gradatamente il suo corso normale.

Intanto, alla minor quantità del genere venduto nel 1878 dovrà indubbiamente corrispondere un impiego minore della materia prima e una adeguata diminuzione nelle spese di produzione: delle quali cose tutte darà ragione il rendimento di conti annuale della Regìa.

Nulla possiamo dirvi circa la speciale Convenzione, della quale vi demmo cenno l'anno decorso, e che fu approvata dagli azionisti della Regìa nella assemblea generale straordinaria del 2 febbraio 1878.

Però questa Convenzione, benchè sia stata già dal R. Governo attuata nelle parti più essenziali, non ebbe ancora l'approvazione legislativa del Parlamento.

Col 1° gennaio del corrente anno comincia l'ultimo dei periodi, nei quali è diviso il contratto della Regìa, e durante il quale il canone che la Società dovrà corrispondere annualmente allo Stato aumenterebbe di oltre 14 milioni.

Imprese di Costruzione (*Ferrovie Meridionali*). — La Relazione presentata dal Collegio dei Periti nella lite coll'Impresa Gargiulo-De' Rosa e Cottimisti, venne discussa davanti il Tribunale di commercio di Torino il 3 luglio ultimo. Questi, con sua sentenza delli 26 novembre successivo, mandò star fermo l'operato dei Periti per quanto riflette i lavori eseguiti e le spese da rimborsarsi, ma per i lucri mancati ordinò una nuova perizia, riservando di provvedere a tale proposito dopo averne vista la Relazione.

L'Amministrazione incaricata di questa liquidazione denunzierà questa sentenza alla Corte d'appello, affinchè, in sua riparazione, sia dichiarato che non solo debba star fermo l'operato dei Periti per quanto riflette i lucri mancati, ma pur anche si dia ragione a tutte le eccezioni che risguardano i lavori e le spese.

I motivi su cui hanno fondamento le dimande dell'Amministrazione fanno sperare un esito favorevole di questa causa presso la Corte d'appello.

(*Ferrovia Ligure*). — Sulle questioni coll'Impresa del Ponente, gli arbitri, col lodo del quale replicatamente vi informammo, avevano risoluto a favore della Società concessionaria la principale questione, che si agitava intorno al prelievo che spettava alla medesima sul prezzo pattuito colla Impresa Tallacchini per l'appalto di costruzione della linea della riviera di Ponente.

Ma l'Impresa di questa linea avendo impugnata l'applicazione che se ne faceva dalla Società, gli arbitri ne hanno dato incarico ad una Commissione di tre Periti liquidatori da essi nominati.

Per varie cagioni, la relazione dei Periti liquidatori non è stata presentata che il 30 novembre ultimo. Dopo ciò, le parti dovevano sottoporre le rispettive loro osservazioni al giudizio degli arbitri. Il termine per la discussione è adesso fissato, e confidiamo sia l'ultimo per ottenere una definitiva sentenza sovra tutte le questioni colla detta Impresa. All'infuori di codesta importante controversia, null'altro di grave rimane per dar fine alla liquidazione.

In quanto al ramo di Levante, vi diremo che la transazione coi Comuni di S. Margherita Ligure e di Camogli, della quale vi abbiamo informati nell'ultima nostra Relazione, ebbe la sua perfetta esecuzione, e la Società incassò la quota d'indennità a lei dovuta. L'Impresa del Levante, che, come già vi abbiamo detto, ha sistemata ogni contabilità colla Società principale, procede a regolare gli ultimi atti verso il Governo, per ritirare il residuo del deposito cauzionale che sta tuttora nelle casse dello Stato; e la Società vi presta, a termini del contratto, il suo appoggio, perchè ciò conduce in pari tempo alla sua definitiva liberazione e quitanza.

Anche l'Impresa del Ponente va facendo altrettanto per quanto concerne la sua liquidazione verso i terzi. Però di fronte a questa Impresa, nei rapporti colla Società principale, bisognerà attendere la decisione definitiva degli arbitri.

Affari diversi. (*Manifattura di Cuorgnè*). — Le condizioni di questa manifattura, nel cui avvenire avemmo sempre ed abbiamo piena fiducia, continuano ad essere quali ve le descrivemmo nell'anno precedente.

Essa però non poteva, come ben comprenderete, sfuggire intieramente ai perniciosi effetti della crisi, che da sì lungo tempo pesa sopra la industria cotonifera; e, sebbene non siano ancora da noi conosciuti esattamente i risultati del bilancio del 1878, non dobbiamo attenderci che siano uguali a quelli ottenuti per l'esercizio del 1877.

(*Stabilimento metallurgico di Piombino*). — Anche in quest'anno, per le cause medesime che l'anno scorso vi accennammo, cioè per la concorrenza dell'acciaio e per la straordinaria crisi nella industria del ferro, lo Stabilimento di Piombino ha dovuto chiudere il suo Bilancio con perdita.

Di questo stato di cose abbiamo tenuto il debito conto nella valutazione data nel nostro inventario alle Azioni che possediamo in questa impresa.

La Amministrazione di quello Stabilimento, datasi a studiare il modo di scongiurare i tristi effetti prodotti dal guasto mercato dei ferri, ravvisò conveniente di intraprendere la lavorazione delle grosse lamiere di acciaio in sostituzione di quelle di ferro, ed ha già dato mano ai necessarii apparecchi; e poichè questa importantissima industria ci sembra giunta al suo estremo deperimento, è da credere che, non solo non potrà cadere più in basso, ma dovrà, per la diminuita produzione e l'assottigliamento degli esagerati depositi, riprendere vigore e riporsi in condizioni vitali.

(*Stabilimenti e Boschi della Mongiana*). — In quest'anno la lavorazione dell'abete ha preso molto maggiore sviluppo, pel terminato impianto della Segheria in Archiforo, pel migliore ordinamento dato a tutti gli Stabilimenti, e perchè fu quasi raddoppiato il numero delle ore di lavoro. Si intraprese pure la lavorazione del faggio in tavolette per casse da agrumi, delle quali si fa grandissimo consumo in Calabria stessa e nella vicina Sicilia.

I prodotti di abete e di faggio della Mongiana incominciano, mercè le cure della locale Amministrazione, ad esser

conosciuti su varii mercati; e poichè adesso ogni sforzo è volto a conseguire l'intento che le domande si accrescano ed a queste siano adeguati i mezzi di produzione, a noi pare che si potrà col suo graduale sviluppo vedere assicurata, in tempo non lontano, la prosperità di questa impresa, e premiate in tal modo le assidue ed incessanti cure della Commissione amministratice, alla quale dalla Banca Nazionale Toscana e da noi ne venne affidata la direzione.

Prestiti comunali e provinciali. — Nell'anno 1878 avendo il Comune di S. Remo contratto un prestito di L. 735,000 di capitale nominale, rappresentato da N. 1470 Obbligazioni da L. 500 ciascuna, noi credemmo conveniente di prestare il nostro concorso a tale operazione, riservandoci N. 839 Obbligazioni.

Le condizioni economiche e la buona amministrazione di questo Comune sono tali, da farci pienamente tranquilli per la solidità di questo impiego.

Immobili. — Gli immobili, che nella situazione al 31 dicembre dell'anno 1877 figuravano in attivo per L. 867,1000, sono inscritti in quella che è chiusa al 31 dicembre 1878 per sole L. 700,000.

La diminuzione è conseguenza di alienazioni fatte con soddisfacente utile, inscritto nel conto Profitti e Perdite dell'esercizio di cui vi rendiamo conto.

Per quelli ancora posseduti dalla nostra Società, vi confermiamo l'assicurazione datavi altre tre volte, cioè che abbiamo proceduto colla massima prudenza nella valutazione loro attribuita in Bilancio.

Depositi di piazza ad interessi. — I depositi delle somme in Conto corrente ad interessi presso le Sedi sociali ascendevano:

al 31 dicembre 1878 a	L.	18,138,504.41
ed al 31 dicembre 1877	L.	18,062,374.76
Havvi perciò un leggero aumento di	L.	76,129.65

per l'anno 1878 in confronto del precedente.

Portafoglio. — Gli effetti sull'Italia, i Vaglia e Buoni del *Tesoro* entrati durante l'anno 1878 ascesero alla somma di L. 320,435,731.89.

Al 31 dicembre erano in corso effetti per L. 30,397,412.60

divisi come segue:		
con deposito	L.	14,073,414.00
a due o più firme		14,246,388.98
all'incasso		676,903.88
in oro		1,299,837.74
Buoni del Tesoro		100,868.00
	L.	30,397,412.60
dei quali esistevano:		
in Portafoglio	L.	7,475,743.53
in circolazione	L.	22,921,669.07
	L.	30,397,412.60

Gli effetti sull'Estero entrati durante l'anno ascesero:

su Francia a	Fr.	102,195,458.50
su Inghilterra a	L. st.	1,978,029.4.3
su Germania a	R.	1,408,574.49

Al 31 dicembre 1878 erano in corso effetti

su Francia per		Fr.	7,023,296.90
su Inghilterra per		L. st.	213,626.10.2
su Germania per		R.	188,911.69
dei quali esistevano:			
in Portafoglio	per Francia . . .	Fr.	3,730,024.45
id.	per Inghilterra . .	L.st.	78,368,7.6
id.	per Germania. . .	R.	29,026,89
in circolazione	per Francia . . .	Fr.	3,293,272.45
id.	per Inghilterra . .	L.st.	135,258 2.8
id.	per Germania . .	R.	159,884.80

Effetti in sofferenza. — Gli effetti in sofferenza e i Crediti contenziosi compresi in questo conto presentano una leggiera diminuzione della somma a cui ascendevano l'anno precedente, essendo adesso ridotti a L. 205,572.79.

Spese generali. — Le spese di amministrazione si mantennero nell'anno 1878 approssimativamente nei limiti di quelle verificatesi l'anno precedente; ed in quella dell'imposta sui redditi di Ricchezza mobile trovasi compresa in L. 132,523.29 l'ultima rata della somma, che nell'Assemblea generale del 15 febbraio 1875, voi deliberaste di ammortizzare in 5 anni, includendone la prima nel Bilancio 1874.

Signori,

Poche cose ci restano ancora da accennarvi per completare questa breve illustrazione del nostro Bilancio.

Il maggior valore risultante fra il costo dei titoli posseduti dalla vostra Società, ed il prezzo ad essi assegnato al 31 dicembre 1878, risulta di L. 473,223; la quale somma vedrete contrapposta all'attivo nella situazione generale che abbiamo l'onore di presentarvi, perchè, seguendo il sistema fin qui tenuto, non si è computata come benefizio nel conto Profitti e Perdite.

Al fondo di riserva ordinaria, che ascendeva al 31 dicembre 1877 a L. 4,973,933.58, sono state versate le lire 210,270 16, ammontare che, ai termini degli Statuti sociali, gli spettava sui risultati del Bilancio del 1877, da voi approvato nella vostra riunione dell'anno decorso.

E questo conto è ancora aumentato di L. 340,839.66 per interessi sui Titoli, nei quali è impiegato il fondo di riserva, e per la maggiore somma ricavata dai Titoli estratti e rimborsati al valor nominale; così chè nella situazione al 31 dicembre 1878 lo vedrete salito a L. 5,525,043,40.

Il fondo di riserva straordinaria, aumentato degli interessi, ascende a L. 751,009.51.

Gli utili dell'Esercizio 1878, depurati degli interessi già pagati sul capitale versato in ragione del 6 per cento, ascendono a L. 2,130,647.58.

Se il Bilancio, che abbiamo l'onore di presentarvi, otterrà la vostra approvazione, sarà aumentata la riserva ordinaria di L. 208,458.16, saranno passate a conto nuovo lire 34,016.87, e distribuite L. 1,600,000 in ragione di L. 16 per Azione, come apparisce dal prospetto che fa seguito al Bilancio.

Escono di ufficio, collo spirare dell'esercizio 1878, i signori: Balduino comm. Domenico; Bassi nob. Gerolamo; Corsini Don Andrea marchese di Giovagallo; Incisa marchese Cammillo; Rossi cav. Antonio; Spinelli cav. Luigi.

I quali tutti posson essere rieletti.

Ma, poichè per la morte del compianto comm. Andrea Stallo rimane vacante un altro posto nel nostro Consiglio di amministrazione, ci limitiamo, conforme alle vostre precedenti deliberazioni, a proporvi la elezione di un membro oltre quelli che escono d'ufficio.

Signori,

In conformità dell'ordine del giorno della presente adunanza, abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione il rendimento dei conti dell'Esercizio 1878.

2° Di invitarvi ad eleggere 7 nuovi Amministratori.

DELIBERAZIONI.

1° Procedutosi all'appello nominale, e constatata legalmente costituita l'Assemblea in conformità dell'art. 37 degli Statuti sociali, il Presidente fa dar lettura dell'ultimo paragrafo dell'art. 40 degli Statuti, nel quale è disposto che, nei casi previsti dall'art. 148 del Codice di commercio, l'Assemblea generale ha facoltà di eleggersi volta per volta un Presidente proprio, ed invita quindi la Assemblea a provvedere di conformità.

Sulla proposta di varii Azionisti, l'Assemblea all'unanimità conferma alla presidenza il signor marchese Gio. Battista Raggi, i membri del Consiglio essendosi astenuti dal votare.

2° Dopo la lettura del rapporto che precede, l'Assemblea (astenendosi dal votare i componenti il Consiglio d'amministrazione) approva alla unanimità la Relazione ed i conti, i quali sono stati presentati dal Consiglio.

3° Sopra proposta del Consiglio, l'Assemblea stabilisce che il dividendo assegnato alle Azioni per l'Esercizio 1878 in L. 16, venga pagato, a cominciare dal giorno primo marzo prossimo.

4° Dopo votazione a scheda segreta, sono eletti Amministratori i seguenti signori:

Balduino comm. Domenico; Bassi nob. Gerolamo; Casalini comm. Alessandro; Corsini Don Andrea marchese di Giovagallo; Incisa march. Camillo; Rossi cav. Antonio; Spinelli cav. Luigi.

Nostre Corrispondenze

Roma, 4 marzo.

L'on. Grimaldi continua ad occuparsi indefessamente intorno all'esame accurato delle centinaia d'istanze che Camere di commercio, Comuni, Provincie e Consorzii trasmisero alla Commissione parlamentare pel progetto delle nuove costruzioni ferroviarie, affine di ottenere, chi una modificazione al tracciato, chi un nuovo tronco, e chi una nuova linea, e la maggior parte una promozione di categoria, ponendo tutti in mostra un arsenale di ragioni per provare la giustizia della loro causa, stata disconosciuta o trascurata, secondo essi, dalla Commissione medesima. Ma di certo, colla migliore volontà del mondo, nè la Giunta, nè il Ministero, nè la Camera riusciranno a fare tutti contenti, per la grande sfortuna di non possedere un tesoro di Stato senza fondo, come il pozzo di S. Patrizio.

Chi ha ragioni da vendere, secondo me, affermando di non avere punto ottenuto, nel disposto della legge, la metà del favore promesso a parole nella Relazione ministeriale e in quella della Giunta, sono gli oculati fautori delle ferrovie economiche. L' abbandonare il peso dell'esercizio delle ferrovie a sezione ristretta agli enti interessati, come chiedono in coro Governo e Giunta, equivale a renderne difficilissimo il compimento; e l'averle, per soprappiù, confinate in 5ª categoria, come fece la Giunta stessa, equivale a renderle pressochè impossibili. Non mi mancherà l'occasione di ritornare sull' argomento, ch' io non esito a reputare d'interesse vitale per l'Italia. —

Oggi stesso parecchi delegati del Consiglio d'amministrazione della Società delle Strade Ferrate Romane avranno una nuova conferenza col presidente del Consiglio dei ministri e coll'on. Ministro delle finanze, intorno alla questione del riscatto; e si assicura essere loro intendimento di porre stavolta nettamente il dilemma: o provocate il voto delle Camere sulla Convenzione del 1873, o noi la denunzieremo, dichiarandoci sciolti da ogni legame con voi, e riprendendo le nostre vecchie liti contro di voi, che sommavano alla miseria di 40, e ci davano fondamento a sperare di molti milioni, visto che, per buona fortuna, vi sono giudici a Firenze ed a Roma. Questo sarebbe l'*aut*, *aut*, che si porrebbe oggi dal Consiglio delle Romane al Governo.

Rispetto alla forma di esercizio provvisorio proposto dal Consiglio medesimo, come mezzo di agevolazione all' esecuzione del riscatto, non posso tacervi che incontrò assai scarso favore presso i più competenti uomini di Stato e i più autorevoli Circoli parlamentari. Esercitare le Strade Ferrate Romane per conto dello Stato, come propone il Consiglio, tornerebbe lo stesso che adottare la peggiore delle forme di esercizio governativo. Perchè la Società non si dichiara disposta ad assumere l'esercizio addirittura per conto proprio, contro ad un corrispettivo di *tot*, per esempio alle condizioni dell' esercizio delle Calabro-Sicule condotto dalla Società delle Meridionali? —

Venne ordinata pel giorno 16 corrente la visita di ricognizione sul tronco ferroviario Laura-Avellino, incaricandone il cav. Sorba commissario dell'esercizio, e il cav. Coppola commissario delle costruzioni presso la Società delle Romane, in concorso coll' ingegnere rappresentante la Società stessa. L'apertura all'esercizio pubblico si farà il 14, ove nulla osti, come si ritiene. —

Si conferma che gli on. Ministri delle finanze e dell'agricoltura e commercio si mostrano molto inquieti del colore nettamente protezionista, dato dal loro collega Ministro dei lavori pubblici alla recente circolare, in materia d'industrie ferroviarie. Voi avete già pubblicato quella circolare, e potrete giudicarne con cognizione di causa e con tutta imparzialità. (*) —

Eccovi, infine, il solito riassunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 23 scorso febbraio al 2 marzo corrente:

La Sezione prima approvò il progetto per un ponteviadotto a tre luci, da costruirsi all'estremità della Stazione di Pontebba; i progetti per opere di consolidamento al rilevato al chilom. 62 + 471 della linea Palermo-Porto Empedocle; e alla frana Trazzerone, lungo la strada nazionale Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona.

Nell'adunanza del Consiglio generale vennero approvati, con alcune avvertenze, i progetti per le ferrovie Cancello-Montesarchio-Benevento, e Cancello-Roccacarinola-Monteforte-Avellino; quello per l'impianto della Stazione di Potenza nella località di Corte Murata; e finalmente, in linea tecnica, il progetto di massima per un tronco di ferrovia da Rieti a Passo Corese. B.

(*) Mancandoci oggi lo spazio, dobbiamo rimandare al prossimo numero la pubblicazione di un articolo di un egregio nostro collaboratore, assai competente nell'argomento.

(La Redazione).

Informazioni Particolari
del *Monitore*

Ci consta che il Governo austriaco ha fatto conoscere al nostro Ministero che i lavori di costruzione della linea Tarvis-Pontebba saranno ultimati nel prossimo maggio, in modo che, da parte sua, la linea potrà a quell'epoca venire aperta al pubblico servizio. Fra i lavori di maggiore importanza tuttora in corso, v'ha quello del ponte destinato a congiungere le due reti, austriaca ed italiana, al punto di confine. Questo ponte dev'essere a travate metalliche, le quali sono già in pronto nelle officine di Gratz.

In seguito a ciò, vennero fatte, anche da parte del Governo italiano, le più vive sollecitazioni, affinchè i lavori sul nostro territorio vengano spinti colla massima alacrità. Siccome però riescirà impossibile di compiere per quell'epoca la costruzione del ponte in ferro a Ponte di Muro, stato recentemente aggiudicato alla Impresa Industriale di costruzioni metalliche in Napoli, così si prenderanno dall'Amministrazione ferroviaria gli opportuni provvedimenti provvisorii, allo scopo di permettere l'apertura del servizio della linea italiana contemporaneamente a quella della linea austriaca.

Sappiamo che a tale oggetto sono già intervenuti degli accordi tra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e quella della Rudolfiana, per concretare le basi dell'orario dei treni in guisa da stabilire le coincidenze dirette fra Roma e Vienna.

È qui superfluo ripetere quanto abbiamo detto più volte circa l'alta importanza di questa nuova via di comunicazione che sta per aprirsi; la quale non solo contribuirà a moltiplicare i rapporti d'ogni sorte fra l'Italia e l'Austria, ma abbrevierà altresì in modo sensibilissimo il lungo percorso tra le due Capitali. Oltre a ciò, verrà per essa aumentata, con grandissimo beneficio dell'industria nazionale, l'importazione dei rilevanti prodotti delle miniere carbonifere della Carinzia, dei quali non si potè fare finora che un uso assai limitato, attesa la grave spesa richiesta dal trasporto di quei prodotti, obbligati com'erano a seguire il lungo giro della linea di Cormons.

È ormai ufficialmente annunciato il prossimo viaggio in Italia della Regina d'Inghilterra, la quale passerà alcune settimane a Baveno sul Lago Maggiore, ove si stanno già facendo gli opportuni preparativi.

L'Amministrazione delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo e quella delle Ferrovie dell'Alta Italia si sono accordate circa l'orario pel convoglio Reale, che da Parigi andrà direttamente ad Arona.

La partenza del treno speciale da Parigi sarebbe fissata pel 27 corr. nel pomeriggio; e l'arrivo a Torino (Porta Susa) seguirà il 28, verso le 11 ant., proseguendo però immediatamente per Arona, ove giungerà prima delle ore 3 pom. Un battello della Società di navigazione del Lago Maggiore (Fratelli Mangili) si troverà pronto pel trasporto a Baveno dell'augusta viaggiatrice e del numeroso suo seguito.

Queste indicazioni non sono però da ritenersi come definitive, pei cambiamenti che possono venire richiesti dalla Regina medesima.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha diretto, in questi giorni, alle Camere di commercio una circolare, con cui, allo scopo di secondare gli sforzi del Governo per l'incremento delle industrie nazionali, dichiara ch'esso si propone di dare, nelle forniture delle materie prime e lavorate, occorrenti nei diversi rami del servizio ferroviario, la preferenza ai produttori nostri, per quanto si possa senza danno dell'Amministrazione e senza offesa del principio della libera industria.

A tal fine il Consiglio, per sapere chi debba invitare al concorso fiduciario delle variate forniture, invita le Camere a volergli trasmettere un elenco di quei fabbricanti, che nel rispettivo distretto sarebbero in grado di assumere la fornitura delle materie, di cui fu redatta una distinta allegata alla Circolare.

Il Consiglio chiede egualmente un secondo elenco dei più accreditati negozianti nelle varie materie, onde, secondo le occorrenze, sieno essi pure invitati fra i concorrenti agli incanti fiduciarii.

Il Consiglio chiede infine che, di anno in anno, si facciano conoscere all'Amministrazione le variazioni importanti da introdursi nei due elenchi dei produttori e dei negozianti.

Il 14 andante si terrà una gara presso la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, per la fornitura di:

9500 tonn. di guide di acciaio fuso Bessemer, del tipo Vignole;

400 tonn. di guide dello stesso acciaio, del tipo modello E a doppio fungo;

e 1100 tonn. di guide come sopra, dei tipi N. 1, D ed M.

L'ultimo giorno per la presentazione delle offerte scaderà il 12 corrente.

La costruzione del breve tronco ferroviario Conegliano-Vittorio volge al suo termine; i movimenti di terra sono ultimati, e così pure i fabbricati, fuorchè poche opere di finimento alla Stazione di Vittorio. Compiuto che sia l'armamento presso la Stazione medesima, la linea potrà essere in brevi giorni aperta all'esercizio.

La Commissione composta del cav. Frescot, ingegnere-capo del Materiale alle Strade ferrate dell'Alta Italia, e del capitano d'artiglieria Emilio Aprosio, che, come annunciammo nel numero del 5 febbraio, recossi al Creusot per procedere alle prove di collaudazione del carro (*truck*) a 12 assi, da 120 tonnellate, costrutto in quelle officine per conto del nostro Ministero della guerra, ha testè ultimato il suo còmpito.

Nelle svariate prove a cui il detto carro fu sottoposto, diede i migliori risultati desiderabili. Il ponte in ferro che accoppia i due carrelli venne caricato con 116 tonnellate di guide, collocate sugli appoggi

del cannone, e sotto quel carico la flessione elastica non oltrepassò i 4 a 5 m[m. Il carro così caricato percorse, a diverse velocità, 120 chilom. sul binario speciale dalle Officine del Creusot fino al porto di Monchanin. Su questo percorso v'erano rampe del 10 per 0[00, e curve, di cui la minima di m. 210 di raggio. Anche in questa prova il carro si condusse in modo soddisfacentissimo; la rigidità dei longheroni, assicurando un eguale riparto del carico, permise di riconoscere il perfetto funzionamento degli assi e la facilità del loro spostamento laterale nelle curve, senza il minimo riscaldamento dei fusi, ad una velocità che non oltrepassò i 20 chilometri all'ora.

Finalmente ogni carrello (a 6 assi), a velocità ridotta, percorse 1 chilometro con un carico di 100 tonnellate, senza che per siffatto ingente carico (19 tonnellate per asse) il regolare funzionamento ne fosse turbato.

In seguito a tali risultati, la Commissione dichiarò l'accettazione del detto carro, che a giorni verrà consegnato alla R. Fonderia in Torino.

In Milano, nella vecchia Stazione della linea Milano-Monza, concessa dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, si è sperimentato in questi giorni, con felicissimo esito, un nuovo scambio ideato dall'ing. Emilio Olivieri, e costrutto dalla Ditta Miani-Venturi e C. — Con questo scambio, di semplicissima costruzione, è risolto il problema del passaggio dei carri da uno ad altro binario, senza interrompere o modificare in alcun punto le ruotaie di un binario principale, sul quale occorra di lasciar libero il transito ai treni diretti in piena corsa. Pregio principalissimo di questo scambio è appunto questo: che con esso si può allacciare un binario di deviazione colla linea principale in un punto qualsiasi della strada ferrata, senza che le ruotaie della linea, non soltanto non siano interrotte, ma senza altresì che vi sia alcun contatto (quando l'allacciamento non è in funzioni) fra le ruote del treno e le parti destinate a produrre l'allacciamento stesso: condizione questa che rende libera e sicura la corsa dei treni, la quale cogli scambii ordinarii è sempre minacciata o vincolata ad incompatibili rallentamenti.

Di questo scambio potranno trarre vantaggio tutti gli industriali e proprietarii di fondi che, trovandosi in prossimità di una strada ferrata, sono però distanti da una Stazione; come altresì quei centri affatto secondarii, che pel loro poco traffico non hanno una Stazione propria.

Esso potrà anche essere maggiormente utilizzato dalle ferrovie secondarie, in vista del poco costo, il quale potrà ammontare al quinto degli scambii ordinarii.

Notizie Ferroviarie Italiane

Facilitazioni agli elettori politici — Il Ministero dell'interno annuncia che, in seguito ad accordi presi fra il Ministero dei lavori pubblici e le Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, si è stabilito un servizio cumulativo per abilitare gli elettori politici a compiere il loro viaggio con unico biglietto rilasciato dalla Stazione di partenza.

Quindi le norme e le avvertenze notate a tergo delle formole di dichiarazioni, pubblicate nella *Gazz. Uff.* il 12 ottobre 1876, sono variate nel modo indicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 febbraio p. p.

Inoltre le dichiarazioni che i Sindaci debbono rilasciare agli elettori, è indispensabile sieno a stampa e nella forma ivi riportata, rifiutandosi le Amministrazioni ferroviarie di ricevere le dichiarazioni manoscritte.

Infine, la tipografia editrice della *Gazzetta Ufficiale* spedirà, per modico prezzo, i moduli delle dichiarazioni che le saranno richiesti dai Sindaci o dalle Prefetture.

Nuove costruzioni. — La Commissione della Camera dei deputati per lo studio della legge per le nuove costruzioni ferroviarie, è convocata per venerdì prossimo.

Saranno prese in esame tutte le petizioni mandate al Parlamento dai varii Comuni, intorno alle nuove costruzioni.

Cauzione per le Convenzioni ferroviarie. — La *Libertà*, del 28 febbraio, scrive:

Sanno i lettori che il Governo del Re si era creduto in diritto di trattenere nelle Casse dello Stato le somme depositate, a titolo di cauzione, dai firmatarii delle Convenzioni ferroviarie, pattuite dal primo Ministero Depretis, anche dopo che quelle Convenzioni furono virtualmente annullate.

Nei giorni scorsi, quelle somme furono finalmente restituite ai proprietarii.

Ferrovie Romane. — Leggiamo nella *Nazione* del 1° corrente:

La Presidenza del Consorzio degli azionisti delle Ferrovie Romane e Livornesi ha ricevuto dalla Prefettura di Livorno la seguente comunicazione del Presidente del Consiglio dei ministri, a proposito dell'istanza firmata da alquanti cittadini livornesi, che invocano solleciti provvedimenti per il riscatto delle Ferrovie Romane:

Una Commissione delegata dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane ha presentato di recente, a nome degli azionisti, alla Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle Ferrovie ed a S. E. il Ministro dei lavori pubblici un progetto, allo scopo di risolvere la questione del riscatto delle strade ferrate suddette.

« È a cognizione del sottoscritto che l'onorevole Commissione d'inchiesta si sta occupando dello esame di detto progetto, e sembra voglia farne argomento delle sue deliberazioni.

« In questo stato di cose, pare debba il Governo sospendere ogni sua pronunzia sulla istanza degli azionisti delle Ferrovie Romane (istanza che Ella trasmise al sottoscritto con foglio del 16 andante n° 408 Gab), riservandosi di fare ciò dopo che avrà conosciuto la deliberazione della Commissione d'inchiesta ».

— La Direzione generale di queste ferrovie avverte poi gl'interessati che, non avendo potuto avere effetto la Convenzione 20 novembre 1877 circa l'opzione di partecipare alla nuova *Società d'esercizio della rete Meridionale delle Ferrovie italiane*, dal 10 corr. in poi si procederà, presso gli Ufficii della Società stessa, alla restituzione dei depositi di Azioni Romane e di Rendita italiana, fatti al suddetto scopo in seguito agli avvisi a suo tempo pubblicati.

Ferrovie Meridionali. — Un'assemblea generale straordinaria degli azionisti di questa Società è convocata

pel giorno 8 aprile p. v. in Firenze (sede sociale), per ricevere comunicazione di una Nota ministeriale relativa alla Convenzione 20 novembre 1877, e deliberare in proposito (Vedi gli *Annunzii*).

Ferrovie venete. — I giornali di Venezia annunciano che la Giunta parlamentare sulle costruzioni ferroviarie, riunitasi in questi giorni, ha trattato delle petizioni sulle ferrovie del Veneto e del Piemonte. La decisione più importante si riferisce all'ammissione nell'art. 31 della linea Bassano-Trento, la quale era stata dimenticata nella relazione Morana, sebbene la Giunta, dietro proposta di Spaventa e di Barattieri, ne avesse decisa la costruzione. Essa è di altissima importanza per Venezia, e corrisponde ad un obbligo assunto dall'Italia nel trattato di pace concluso coll'Austria nel 1867.

La linea Bassano-Trento è pure accettata dall'on. Depretis.

— La *Gazzetta di Venezia*, del 3, aggiunge che la suddetta Commissione ha definitivamente deliberato, oltre alla inserzione della ferrovia Bassano-Primolano nell'art. 31 della legge:

di collocare nella quarta categoria, tanto la linea Mestre-Portogruaro, che quella di Adria-Chioggia;

di stabilire che la linea Mestre-Portogruaro si unisca alla linea attuale Mestre-Udine a Pordenone, o nelle sue vicinanze;

e di inserire in quinta categoria la linea Mestre-Camposampiero, oltre a quella Mestre-Castelfranco.

Ferrovie dell'Alta Italia. — È aperto il concorso pel rimpiazzo di 120 posti, resi vacanti presso gli Ufficii e Stazioni di queste Ferrovie, nella categoria d'*impiegati amministrativi*, e colla qualifica di *Applicati provvisorii*.

Per le condizioni di tale concorso, vedi l'Avviso del Consiglio d'amministrazione inserto tra gli *Annunzi*.

Ferrovie in Sicilia. — Il 27 febb. p. p., al Ministero dei lavori pubblici ha avuto luogo l'incanto cosiddetto di vigesima pei lavori del secondo tronco della linea Vallelunga-Palermo. Essi rimasero definitivamente aggiudicati al signor Neri, impresario dei lavori del primo tronco.

Tramway Milano-Magenta-Castano. — La *Gazz. Uff.* del 28 febbraio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 30 gennaio scorso, con cui la Società anonima per azioni nominative ed al portatore, sedente in Milano col nome di *Società del Tramway Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono-Castano*, colla durata di 50 anni decorrendi dalla data dello stesso decreto, collo scopo di costruire ed esercitare una ferrovia a trazione di cavalli, locomotive ed altri motori, per trasporto di passeggieri e di merci, e col capitale nominale di L. 1,250,000 diviso in 500 azioni da L. 250 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

L'uso dei motori meccanici pel detto *tramway* è condizionato alla preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Tramway Monza-Barzanò. — Nell'ultima sessione del Consiglio provinciale di Milano venne definitivamente approvata la concessione per la costruzione del tramway che, partendo da Monza ed attraversando la Brianza, deve far capo a Barzanò. Il *Sole* dice che, tanto i Comuni, quanto i privati, si sono prestati all'acquisto e cessione dei terreni e per l'allargamento delle strade. Anche la Giunta municipale di Monza ha preso vivo interesse per quest'impresa, la quale sarà apportatrice di sicuri vantaggi a quella città.

I lavori avranno principio nella prima quindicina di questo mese, per cui si è ormai sicuri di poter godere nel prossimo autunno di questo comodo e sicuro mezzo di trasporto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Tribunale arbitramentale, incaricato di definire la differenza sorta fra il signor Hellwag, già ingegnere in capo della Ferrovia del Gottardo, e la Direzione della Compagnia del Gottardo, è definitivamente composto dei signori: Niggeler, giudice federale; De Muralt, ingegnere a Berna; ed Heussler, professore in Basilea.

— Si annuncia che il Consiglio federale ha incaricato degli esperti di esaminare sopra luogo il tracciato del *tunnel* di Goldau. Gli esperti si sarebbero definitivamente pronunciati contro la perforazione del tunnel attraverso le macerie ammonticchiate del Rosaberg.

— Secondo il rapporto del Dipartimento federale delle ferrovie, lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo alla fine di gennaio 1879 era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
	dicembre	gennaio	dicembre	gennaio
Galleria di direzione . m.	250.3	191.3	12199.5	12390.8
Allargam. della stessa »	176	149.4	10772.4	10921.8
Calotta . . . . »	138.6	160.7	8570.2	8730.9
Strozzo . . . . »	137.2	217.2	7256.5	7477.7
Vôlta . . . . »	141.6	166.1	9261.9	9428
Piedritti . . . . . . »	170	193.3	6863.7	7057
Tunnel completo con canale e nicchie . . »	300.6	267.8	5663.6	5931.4

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 31.10; dal lato di Airolo m. 5.10; in totale m. 36.20, cioè m. 5.17 in media giornaliera.

Acqua ed armature ad Airolo. — Restano da perforare, per compiere la galleria di direzione, m. 2338,10.

Ferrovie svizzere — Da una recente statistica rilevasi che, durante lo scorso anno, la lunghezza delle ferrovie normali svizzere in esercizio era di 2458.7 chilom., mentre nel 1877 non era che di 2346 chilom., ossia 112.7 chilom. in più. Il numero complessivo dei passeggieri trasportati sull'intiera rete svizzera fu di 22,400,790 nel 1877, e di 21,382,939 nel 1878, ossia 1,017,851 passeggieri di meno nello scorso anno. Queste cifre, divise per il numero dei chilometri di strade ferrate, danno 9548 passeggieri in media per chil. nel 1877, e 8697 nel 1878; quindi una diminuzione di 851 passeggieri per chil. nello scorso anno.

L'introito complessivo delle dette ferrovie svizzere nel movimento passeggieri fu di fr. 25,171,808, ossia fr. 10,730 in media per chilom. nel 1877, e di fr. 24,143,157, o fr. 9819 per chil., nel 1878: quindi una diminuzione di introito nel 1878 di fr. 1,028,651, ossia di fr. 911 per chilometro.

Il movimento delle merci fu di 5,201,227 tonn., ossia 2217 tonn. in media per chilom. nel 1877, e di 4,968,168 tonn., o 2021 tonn. per chilometro nel 1878; diminuzione nel 1878 di 233,059 tonn., oppure 196 tonn. per chilometro. L'introito per il movimento merci fu di fr. 27,622,678, o fr. 11,774 in media per chilom. nel 1877, e di 26,696,322 fr., o fr. 10,858 per chilom., nel 1878; diminuzione nel 1878 fr. 926,356, o fr. 916 per chilometro.

L'introito complessivo sulle linee ferroviarie normali svizzere fu di 52,794,486, o fr. 22,504 in media per chil., nel 1877, e di fr. 50,839,479, o fr. 20,677 per chil. nel 1878; diminuzione d'introito nello scorso anno fr. 1,955.077, ossia fr. 1827 in media per chilometro. —

Le ferrovie speciali svizzere (ferrovie a sezioni ridotte, di montagna, ecc.), non avendo avuto tutte un esercizio regolare continuato, un calcolo esatto non è possibile. In complesso però, durante il 1877, queste ferrovie trasportarono 854,530 persone, o 12,493 persone in media per chilom., e nel 1878, invece, 816,742 persone, o 11,037 persone per chilom.; diminuzione, quindi nel 1878 di 37,788 passeggieri, o 1456 per chilometro.

L'introito per il movimento merci su queste ferrovie fu di fr. 148,213, o fr. 2167 in media per chilom. nel 1877, e di fr. 165,948, o fr. 2243 per chilom. nel 1878; aumento quindi nel 1878 di fr. 17,771, o fr. 76 in media al chilometro.

L'introito complessivo su queste linee ferroviarie fu di fr. 1,007,743, o fr. 14,660 in media per chilom. nel 1877, e di fr. 982,726, o fr. 13,280 per chilom. nel 1878; quindi una diminuzione per il 1878 di fr. 20,017, ovvero di 1380 franchi per chilometro.

Accidente ferroviario in Svizzera. — Il 20 febbraio p. p., in conseguenza del forte uragano scoppiato anche sopra una parte della Svizzera, il treno N. 20, che parte da Briga la sera a 4 ore e 50 minuti, fuorviò presso Tully, nei dintorni di Treytorrens. Un vagone passeggieri, per fortuna vuoto, cadde nel lago; anche il vagone postale cadde nel lago, e tanto l'impiegato delle poste sig. Gorin, quanto il conduttore Plaser, poterono a stento essere estratti dalle acque feriti. La linea ferroviaria venne danneggiata sopra un percorso di tre chilometri.

Ferrovie francesi. — È stato presentato alla Camera dei deputati il progetto di legge relativo alla dichiarazione di utilità pubblica di una ferrovia da Cahors alla linea da Brive al Lot, presso Capdenac: questa ferrovia è stata classificata dalla legge del 31 dicembre 1875 nella rete d'interesse generale. La linea, di cui si tratta, colmerà la lacuna attualmente esistente tra le ferrovie del Sud-Ovest e del Centro della Francia; essa è destinata a formare, colle linee, da Libes a Cahors e, più tardi, da Villeneuve a Tonnains, una grande via di comunicazione, che riunirà a Bordeaux Cahors, Rodez, Mende ed il bacino carbonifero del Aveyron.

La lunghezza totale della linea proposta sarà di 67 chil., di cui 65 sono da costruire. La spesa di infrastruttura è calcolata in 15,600,000 fr., ossia fr. 240,000 al chil.; i lavori di soprastruttura ed il materiale mobile costeranno in totale 6 milioni di fr. La linea intera importerà quindi la spesa di 21,600,000 fr., cioè fr. 332,000 al chilometro.

— Venne pure presentato un progetto di legge per dichiarare di pubblica utilità la costruzione di tre nuove linee classificate nella rete d'interesse generale colla suddetta legge.

La 1ª da Poitiers al Blanc avrà la lunghezza di 73,457 m., di cui 60,770 da costruire, ed importerà la spesa totale di 9,275,000 fr., compreso il materiale mobile.

La 2ª da Civray al Blanc avrà la lunghezza totale di 115 chil., comprendendovi le porzioni di ferrovie già costrutte tra Lussac e Montmorillon; ma la 1ª parte da costruire da Civray a Lussac avrà la lunghezza di chil. 61, e la spesa totale è calcolata in 9,300,000 fr., ossia 152,000 fr. al chil., compreso il materiale mobile; la 2ª parte da Montmorillon al Blanc avrà la lunghezza di 35 chil., e la spesa totale è calcolata in 4,900,000 fr., cioè fr. 140,000 al chil., compreso il materiale mobile.

La 3ª linea infine, da Confolens alla suddetta di Civray, avrà la lunghezza di 23 chil., e la spesa totale è valutata in 3 milioni di fr., cioè fr. 133,000 al chil., compreso il materiale mobile.

— La linea da Niort a Montreuil-Bellay, della cui utilità pubblica trattava il progetto di legge presentato alla Camera il 20 febbraio p. p., venne compresa nella rete complementare delle linee d'interesse generale. La lunghezza totale di questa linea, che ne comprende parecchie d'interesse locale già concesse dal dipartimento delle Deux-Sèvres e da quello di Maine-et-Loire alle Compagnie delle Charentes, della Vandea e di Maine-et-Loire, avrà la complessiva lunghezza di chil. 112, e la spesa totale è valutata in circa 17 milioni pei lavori d'infrastruttura e soprastruttura.

Ferrovie ungheresi. — La lunghezza totale della rete ungherese nel 1878 era di chil. 6866. Si possedevano 1056 locomotive, 124 spazzaneve, 2165 carrozze, e 23,957 carri da merci.

Oltre a ciò, avvi una ferrovia a binario ridotto, della lunghezza di chil. 22.9, con 3 locomotive, uno spazzaneve, 4 carrozze e 30 carri da merci.

Ferrovie bavaresi — In vista delle condizioni favorevoli per le costruzioni delle strade ferrate, stante i prezzi bassissimi dei materiali, si è stabilito in Baviera di por subito mano alla costruzione di circa 30 nuove linee, delle quali le più importanti sarebbero: da Wiesau a Redwitz — da Landshut a Neumarkt — da Neustadt, sul fiume Saale, fino a Bischofshein — e da Dinkelsbühl a Feuchtwangen.

Ferrovie in Serbia. — Si ha da Semlino, 22 febbraio:

I passi fatti dal generale Tchernajeff, durante il suo soggiorno a Nisch, per ottenere la concessione della strada ferrata da Belgrado a Nisch, a nome della Commissione Paliokof, sono falliti. Il Governo serbo risolvette di costruire quella strada ferrata a spese del Tesoro.

Ferrovie d'America — La fabbrica di locomotive Baldwin, di Filadelfia, ha ultimato ora la più potente locomotiva che siasi finora costruita in America. Essa è destinata alle ferrovie New Mexico e Southern Pacific, e dovrà far servizio in una delle lunghe ed alte salite della Rocky-Mountain.

Questa macchina gigantesca è una locomotiva-tender a 10 assi, dei quali 8 accoppiati, e 2 formanti il carrello anteriore girevole, come in tutte le locomotive americane. I cilindri hanno un diametro di 20 pollici (0.m50), ed una corsa di 26 pollici (0.m65). Le ruote motrici hanno 42 pollici (1.m50) di diametro. La caldaia è enorme, avendo il corpo cilindrico con 58 pollici (1.m450) di diametro. Essa ha 213 tubi bollitori, la cui lunghezza è di 11 piedi (3.30).

La cassa per l'acqua trovasi sulla caldaia, ed è lunga quanto la macchina: le sue dimensioni sono tali che, quando è piena, aumenta considerevolmente il peso proprio di tutta la locomotiva. Il focolaio è lungo 10 piedi (3.m00). Le ruote del carrello sono di 30 pollici di diametro (0.75); sono fatte di *carta*, con raggi di acciaio, simili a quelle ora applicate su larga scala ai wagon-letti del Pullmann ed a molte carrozze delle Strade ferrate americane.

La macchina vuota pesa 118,000 libbre, ossia circa 44 tonnellate.

Notizie Diverse

Bonificamento dell'Agro Romano. — Leggiamo nella *Riforma*:

Sembra che il Ministro dei lavori pubblici voglia procedere sul serio agli studii occorrenti pel bonificamento dell'Agro romano. A questo scopo sarà creato un nuovo Ufficio quì in Roma, e la direzione ne sarà affidata al cav. Amenduni, presentemente capo dell'Ufficio delle bonifiche a Roma.

Speriamo che il cav. Amenduni si porrà subito all'opera per l'esecuzione della legge testè votata dal Parlamento, dalla qual legge la Capitale si attende la coltura del territorio circostante ed il risanamento dell'aria.

Lavori del Tevere. — Nella seduta del 27 febbraio p. p. al Consiglio comunale di Roma, il Sindaco comunicò il rapporto della Commissione di vigilanza sui lavori del Tevere. Ne nacque in proposito una breve discussione per decidere se si dovesse o no procedere ad un voto.

L'on. Vitelleschi disse essere inutile discutere se abbia ragione la Commissione di vigilanza col suo rapporto, o il Consiglio superiore dei lavori pubblici e la Direzione generale delle opere idrauliche colla loro risposta. Vi è un fatto che s'impone a tutti, ed è che oramai è penetrato

nell'opinione pubblica il concetto che i lavori del Tevere sono eseguiti lentamente e male. Questo concetto non può essere distrutto da polemiche fra uomini tecnici, alle quali il pubblico non prende parte, ma da un solo fatto materiale, cioè da un cambiamento radicale nell'indirizzo dei lavori e da uno sviluppo tale di questi, che possa cadere sotto gli occhi di tutti.

Fu quindi stabilito che la Giunta avrebbe portata la quistione in seno al Consiglio comunale in altra seduta, per prendere una deliberazione in proposito.

Arsenale di Venezia. — Il Ministro della marina, on. Ferracciù, a quanto annunziano i giornali romani, avrebbe deciso di concentrare nell'Arsenale di Venezia, dove già esiste la Direzione delle torpedini e delle armi portatili, quanto ad esse si riferisce. A questo scopo, il Ministero ha inviato a Venezia alcuni ufficiali di marina.

Assicurasi altresì che lo stesso Ministro abbia deliberato di far costruire nel detto Arsenale una nuova grande darsena, e ne abbia già deliberato il lavoro alla *Società Veneta di costruzioni.*

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 26 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 25), è approvato il regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consortili della provincia di Como.

Personale del Genio civile. — Sono stati collocati a riposo gl'ispettori del Genio civile cav. Cantagalli Del Rosso e cav. Corvetto, e gl'ingegneri-capi cav. Paret, cav. Bianchi e cav. Marini.

Oggi, 5, è convocato il Comitato permanente del Genio civile allo scopo di fare le sue proposte sulle promozioni rese indispensabili dagli ultimi provvedimenti e sulle nomine ai posti che erano già vacanti.

Comitato geologico. — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 23 gennaio p. p., controfirmato dal ministro Maiorana-Calatabiano:

Visto il R. Decreto del 15 dicembre 1867, n. 4113, relativo alla costituzione del Comitato geologico;

Visto il R. Decreto del 15 agosto 1873, numero 1421 (serie 2ª), che determina le norme per la formazione e la pubblicazione della Carta geologica del Regno;

Considerato che l'importanza dei lavori della grande Carta geologica dà luogo a problemi, la cui soluzione vuole essere maturamente preparata e discussa col concorso di un competente numero di persone perite nella materia;

Sulla proposta del Ministro di agricoltura, industria e commercio,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1 Il Comitato geologico, istituito presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, è composto di 7 membri, nominati con nostro Decreto, e scelti fra le persone più versate nelle dottrine geologiche e minerarie.

Art. 2. Fanno parte di diritto del Comitato stesso:

L'Ispettore-Capo del Corpo Reale delle miniere;

Il funzionario dello stesso Regio Corpo, incaricato specialmente della direzione dei lavori geologici;

Un direttore della Stazione agraria, che specialmente si occupi di mineralogia;

Il capo dell'Istituto topografico militare.

Art. 3. Il Comitato ha un presidente, nominato ogni anno con nostro Decreto fra i suoi componenti.

Nel caso però che il Ministro di agricoltura, indutria e commercio intervenga alle adunanze, a lui ne spetta la presidenza.

Un impiegato dell'Ufficio centrale geologico compierà le funzioni di segretario.

Art. 4. Il Comitato si aduna in sessione ordinaria nel mese di gennaio d'ogni anno, ed in sessione straordinaria ogni qual volta il Ministro di agricoltura industria e commercio ne ravvisi la convenienza.

Nella seduta ordinaria si rende specialmente conto al Comitato dei lavori eseguiti nell'anno precedente.

L'analoga relazione, consentita dal Comitato, sarà dal nostro Ministro di agricoltura, industria e commercio presentata al Parlamento.

Art. 5. Ai componenti del Comitato geologico, che non dimorano nella Capitale, sono pagate le spese di viaggio, oltre ad una indennità giornaliera di lire 15.

Art. 6. È abrogata qualunque disposizione contraria al presente Decreto.

— Con Decreto poi del 2 febbraio corr., S. M. ha nominato membri del suddetto Comitato i signori:

Comm. prof. Giuseppe Ponzi, senatore del Regno; comm. Giuseppe Scarabelli Gommi Flamini, senatore del Regno; comm. prof. Arcangelo Scacchi, senatore del Regno; comm. prof. Giuseppe Meneghini; comm. prof. Giovanni Capellini; comm. prof. Gaetano Giorgio Gemmellaro; cav. ab. prof. Antonio Stoppani.

Collo stesso Decreto il comm. Meneghini è stato nominato, per il corrente anno, presidente dello stesso Comitato.

E con Decreto del 16, il Ministro, in base all'articolo secondo del R. Decreto 23 gennaio, ha chiamato a far parte del Comitato il comm. Alfonso Cossa, direttore della Stazione sperimentale agraria di Torino.

Onorificenze. — La *Gazz. Uff.* del 27 febbraio p. p. annunziava che S. M., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, con decreti in data del 12 dicembre 1878, faceva le seguenti nomine nell'Ordine della Corona d'Italia:

A Grand'Uffiziale: Barilari comm. Pacifico, ispettore di 1ª classe nel Reale Corpo del Genio civile, vice-presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

A *Commendatori*: Correnti cav. Annibale, ispettore di 2ª classe nel Real Corpo del Genio civile; Marchesi cav. Giulio, ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico centrale della Società delle Ferrovie Meridionali.

Ad Uffiziali: Giani cav. Eugenio, ingegnere-capo di 1ª classe nel Real Corpo del Genio civile; Diliberto Danna cav. Nicolò, id. id; Bocci cav. Davide, ingegnere di 1ª classe id.; Massa cav. Antonio, direttore-capo di divisione di 1ª classe nel Ministero dei lavori pubblici.

A Cavalieri: Pasteur Eugenio, per la parte avuta con pubblica lode nella costruzione dei *Tramways* lungo la linea Genova-Sestri; Rivera comm. ing. Alberto Romano, per meriti scientifici e per pregevoli pubblicazioni in materia ferroviaria, e per avere adempito gratuitamente e con lode un incarico di ufficio all'Esposizione di Parigi; Martelli Guglielmo, in gegnere di 1ª classe nel R. Corpo del Genio civile; Dotti Girolamo, id. id.; Rossetti Emilio, id. id.; Cappelli Calisto, id. id.; Baronio Angelo, ingegnere di 2ª classe id.; Malagola Vincenzo, id. id; Dragonetti Elvino, id. id.; Oliva Giorgio, id. id.

Pubblicazioni ferroviarie. — Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo in questi giorni ricevuto due Relazioni dell'on. Biglia, riguardanti le conferenze tenutesi a Torino ed a Firenze (come già annunciammo) dalla Commissione incaricata di procurare l'uniformità ed il miglioramento nei tipi dell'armamento e del materiale mobile delle Ferrovie italiane. Le due Relazioni portano i seguenti titoli:

1ª *Seconda Relazione al Ministero dei lavori pubblici sugli studii della Commissione incaricata di procurare l'uniformità ed il miglioramento nei tipi dell'armamento e della soprastruttura delle Ferrovie.* — Roma, tip. Eredi Botta, 1878; di pag. 50 in 4° con 7 tavole litografate.

2ª *Prima Relazione al Ministero dei lavori pubblici sugli studii fatti dalla Commissione riunita per procurare il miglioramento e l'uniformità dei tipi del materiale mobile sulle Ferrovie italiane* — Roma, tip. Eredi Botta, 1879, di pag. 47 in 4.°

Noi annunciamo con piacere queste pubblicazioni, che possono interessare agli uomini tecnici, che si occupano della importante materia di cui esse trattano.

Banca Nazionale Toscana. — Il 26 febbraio ebbe luogo in Firenze l'adunanza generale degli azionisti della Banca Nazionale Toscana.

Il Direttore generale lesse un elaborato rapporto, col quale rese conto delle operazioni eseguite nell'annata scorsa; e fece noto come egli si proponesse in un'altra assemblea generale straordinaria di render conto dei resultati che potranno essere conseguiti con alcune operazioni

tuttora sospese, intorno alle quali è volta l'Amministrazione della Banca: e principalissima tra esse il credito della Banca stessa verso il Comune di Firenze.

Il Direttore generale propose quindi che l'utile resultante dal bilancio non fosse distribuito anche in quest'anno agli azionisti, proposta che venne dalla Assemblea a grandissima maggioranza accolta.

Si procedè quindi alla elezione dei membri del Consiglio superiore che uscivano di carica, e vennero riconfermati: l'avv. Vittorio de Rossi e il cav. Paolo Lorenzini; fu eletto quindi in surroga del sig. Amari il sig. Enrico Emetaz, e la adunanza si sciolse.

I telegrafi italiani nel 1877. — Il comm. D'Amico, Direttore generale dei telegrafi dello Stato, ha pubblicato la Relazione statistica sui telegrafi nel 1877.

Dopo aver esposto alcune informazioni sui provvedimenti pubblicati nel 1878, nell'ordinamento della Amministrazione centrale, la Relazione fa cenno delle linee telegrafiche, e dimostra che nel corso del 1877 le linee aumentarono di 1085 chilometri e i fili di 1921, raggiungendo le prime la cifra di 240.88, i secondi quella di 805.96.

La Relazione si riassume poi nelle seguenti notizie:

Gli Ufficii aperti al pubblico furono 149, dei quali 46 appartengono a Società ferroviarie. In totale, il servizio dei privati fu fatto da 2009 Ufficii.

Gli apparati negli Ufficii governativi raggiunsero la cifra di 2173 con un aumento di 163 su quella del 1876.

La quantità totale dei telegrammi aumentò di 77,142 sull'anno 1876, raggiungendo la cifra di 5,609,298. Le corrispondenze private spedite all'interno raggiunsero il numero di 4,577,685 con aumento di 63,840 nell'anno precedente; quelle scambiate coll'estero discesero a 145,147 diminuendo di 39,566.

Il prodotto ascese a L. 7,595,543, e la spesa a L. 6,514,962. Il beneficiò risultò quindi di L. 1,080,581.

Prodotti della Regia dei tabacchi — La Società anonima italiana della Regìa conteressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 corr. lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di gennaio 1879, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1878, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di gennaio 1879	L.	11,021,086 58
» « 1878	»	11,166,139 99
Differenza in meno nel 1879. . .	L.	145,053 41

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitato nel mese di gennaio scorso la seguente somma:

Nell'anno 1879	L.	663,861 60
» 1878	»	642,430 65
Differenza in più nel 1879 . , . .	L.	21,430 95

Cera minerale. — Il *Journal des Débats* annunzia che una delle più interessanti scoperte minerali è stata fatta di recente nelle montagne di Sierra Madre, in California, nonchè nell'Utah meridionale e nell'Arizona, ove si trovò una sostanza simile alla *rietriskisite*, o cera minerale della Rumania. Quella sostanza differisce dal *parafino*, in quanto che è insolubile nell'etere. È bianca al pari della neve, più leggiera della creta, ed abbrucia senza lasciare ceneri. Gli strati di quella nuova cera minerale, che furono testè scoperti, hanno uno spessore di oltre 20 piedi, e coprono una superficie di parecchie miglia quadrate.

Grafite della Nuova Zelanda. — Nella provincia di Wellington, alla Nuova Zelanda, fu di recente scoperto un banco di grafite, di qualità assai pura e molto compatta.

Un corrispondente del giornale *Colonies and India* annunzia che i campioni della grafite di Wellington furono accuratamente esaminati dal Laboratorio coloniale, e che furono trovati di qualità eguale alle migliori piombagini che arricchirono il Cumberland. Questa scoperta è tanto più importante, in quanto che la presenza delle grafiti indica l'esistenza di carboni fossili di una qualità superiore a quelli che si trovarono fino ad ora nella Nuova Zelanda.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Ottimo il contegno dei valori ferroviarii, in generale, nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali, da 345 salirono a 354 liquidazione, ed a 356.50 per fine marzo. Un po' deboli le Obbligazioni relative a 274.75 e 274.25; i Boni fermi a 582.50 e 585.50.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 275.50 e 275.25; quelle della serie B, a 272 e 271.75. Le altre, di nuova emissione, a 247.25 e 248.25.

Le Pontebbane a 412 e 411. L'Alta Italia a 271.50 e 270.25.

A Parigi, le Lombarde s'aggirarono sul 150 e sul 148 per ultimi; le Obbligazioni quasi invariate sul 245 — Le Vittorio Emanuele ferme a 255 e 256 — Le azioni delle Ferrovie Romane in buona vista, nella speranza che il Governo italiano si decida a riscattarle; ed ebbero il prezzo di 80 ad 85; le Obbligazioni quello di 290 a 291.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Barletta. — 42ª Estrazione del 20 febbraio 1879.

Obbligazioni rimborsabili in L. 100 caduna.

Serie 101 — dal 1 al 50.

Obbligazioni premiate:

Serie	1039	N.	39	L.	100,000	Serie	560	N.	41	L.	1000
»	2295	»	8	»	500	»	3506	»	10	»	500
»	2461	»	15	»	400	»	3802	»	31	»	400
»	1938	»	7	»	300	»	3462	»	23	»	300
»	4007	»	39	»	300						

Premii da L. 100.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
217	4	284	46	454	21	612	42	878	18	906	14
1114	35	1502	14	1762	19	2031	3	2091	18	2366	20
2772	24	2859	4	3483	47	3574	36	3827	48	4107	8
5612	7	5655	47	5661	20.						

Vinsero L. 50 i numeri:

28	6	103	19	382	27	635	1	761	20	810	24
1020	31	1091	38	1375	34	1524	29	1635	12	1767	46
1991	11	2146	8	2360	17	2527	21	2562	24	2691	11
3029	43	3219	28	3605	26	3779	25	3928	7	4086	26
4191	36	4431	38	4551	40	4666	36	4788	32	5101	17
5531	8	5726	47	5888	21	49	28	129	14	393	50
682	10	767	47	867	39	1038	8	1097	34	1389	46
1578	43	1657	40	1895	46	2017	1	2231	8	2381	44
2533	22	2567	7	2735	17	3070	14	3222	30	3619	31
3815	35	3949	49	4126	32	4211	40	4484	48	4582	4
4690	2	4976	16	5354	47	5550	50	5814	1	5962	1
51	17	271	49	495	41	698	33	783	19	965	6
1039	12	1169	23	1425	31	1594	31	1676	14	1956	13
2035	38	2297	34	2402	44	2539	43	2596	1	2866	21
3194	32	3407	33	3680	17	3887	26	4016	24	4131	5
4358	45	4488	5	4608	1	4729	25	5035	4	5402	10
5552	24	5838	21	75	30	344	30	540	3	753	34
802	13	1004	14	1040	42	1224	2	1492	48	1632	32
1727	6	1966	38	2051	2	2314	27	2488	10	2545	43
2677	23	2904	27	3203	29	3594	44	3683	19	3918	4
4082	4	4150	5	4364	39	4527	25	4628	33	4755	14
5076	9	5491	40	5606	21	5885	30.				

La prossima estrazione avrà luogo il 20 maggio 1879 col 1° premio di L. 20,000.

CONVOCAZIONI

Società anonima di Fiumicino per la ferrovia, terreni e bagni — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 corr. in Roma

(via Mercede, 11), per l'approvazione del bilancio 1878, udita la relazione dei censori, per la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla situazione della Società e relativi provvedimenti, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di un nuovo Consiglio d'amministrazione e dei censori per l'esercizio 1879.

Lanificio Rossi — Gli azionisti sono convocati pel 16 corrente in Milano (via Mercato, 9), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori del bilancio 1878, per l'approvazione di tale bilancio, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1879.

Banca Veneta di depositi e conti correnti. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 17 corrente in Venezia (Banca Veneta), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori sulla gestione 1878, per approvazione del bilancio e relativo dividendo, e per la elezione di 11 consiglieri e di 3 censori.

Banco commerciale delle Marche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corrente in Macerata (via del Commercio, 19), per la relazione sulla gestione sociale del 1878, per l'approvazione del relativo bilancio, per modificazioni allo statuto, e per la nomina di consiglieri.

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corrente in Bergamo (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori del bilancio 1878, per l'approvazione di questo bilancio, e per la nomina di 4 amministratori e 3 revisori pel 1879.

Società anonima della strada ferrata da Torreberretti al Gravellone presso Pavia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corrente in Firenze (via Bufalini, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1878, e per la rinnovazione statutaria del Consiglio d'amministrazione.

Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corrente in Firenze, come sopra e collo stesso ordine del giorno.

Società anonima italiana per la fabbricazione della dinamite (Nobel) e di prodotti chimici — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corrente in Avigliana (sede sociale), per la verifica dei conti dell'esercizio 1878, per la fissazione dell'impiego degli utili, e per la surrogazione di amministratori uscenti.

Società anonina di filatura, tessitura e tintoria di cotone in Pordenone — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 2 aprile p. v. in Venezia (Casino dei negozianti), per udire il rapporto dei censori sul bilancio 1878, per l'approvazione del medesimo, per deliberare sugli utili derivati, per l'approvazione del preventivo 1879, e per la nomina di un Direttore e 3 censori.

Società carbonifera Austro-Italiana di Monte-Promina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 5 aprile p. v. in Torino (sede sociale), per l'approvazione del bilancio 1878, per la nomina di amministratori e revisori dei conti, e per comunicazione del Consiglio.

Avvisi d'Asta

Il 10 corr., presso la Deputazione provinciale di Trapani, si terra un'asta per l'appalto delle opere di sistemazione della strada provinciale da Gibellina ad Alcamo, 4° e 5° tratto, a danno dell'Impresa Ingrassia che le ha abbandonate, sul dato di L. 97,229.43. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 5000 in numerario o biglietti consorziali, cauzione definitiva conforme al Capitolato.

— L'11 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Montegiordano, dall'abitato alla Stazione ferroviaria, della lunghezza di m. 9499.12, per il presunto importo di L. 56,666.38. Deposito interinale L. 2900; cauzione definitiva L. 5800, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'edificio per la Scuola magistrale di Lacedonia, per il presunto importo di L. 38,637. Deposito interinale L. 1500 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in contanti o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Casilina, tronco I, da Porta Maggiore a Valmontone, per l'annuo canone di L. 29,189.97. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 1300 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 3000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Macerata, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del tronco detto di Caspriano della strada Vissana, in diminuzione della somma di L. 88,589.05, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 1400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 13 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Maremmana Inferiore (tronco II) dalla Tiburtina-Valeria-Sublacense presso ponte Lucano, all'incontro della strada provinciale Casilina presso S. Cesareo, in diminuzione dell'annuo canone di lire 10,826.97. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 700 in moneta o biglietti consorziali.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale Appia (tronco II) presso il torrente Tepia, per il presunto importo di L. 22,702.96. Deposito interinale L. 450 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 2300 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Corigliano Calabro al confine verso Acri, della lunghezza di m. 6443.50, per il presunto importo di L. 62,607.77. Deposito interinale L. 3100; cauzione definitiva L. 6200, in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada provinciale della Riviera fra la Pieve di Dogliani e Roccatagliata, della lunghezza di m. 2916.90, per l'importo di L. 170,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 20,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Sassari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Ploaghe a Chiarmonti, della lunghezza di m. 11,400, per la presunta somma di L. 125,000. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 12,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria Anversa-Villalago e Scanno, divisa in due tratti: il 1° dal Comune di Anversa al confine verso Villalago, della lunghezza di m. 5157, per la presunta somma di L. 217,000; il 2° dal confine di Anversa al confine verso Villalago, della lunghezza di m. 7055, per la presunta somma di L. 120,000. Lavori tutti da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale per ciascun tratto L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera per ciascun tratto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della strada comunale obbligatoria da Acri al confine di Corigliano, 1° tronco, della lunghezza di m. 9567, per il presunto importo di L. 29,170.50. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale lungo la Valle del Trigno, compreso fra l'innesto colla strada provinciale e l'abitato di Trivento, della lunghezza di m. 6174.55, per il presunto importo di L. 89,900

Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di S. Angelo in Vado (provincia di Pesaro), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della via interna Nazionale, per il presunto importo di L. 50,518.46. Lavori da eseguire entro 600 giorni. Deposito interinale L. 3367.80 in numerario o biglietti consorziali.

— Il 17 detto mese, presso la Deputazione della strada consortile obbligatoria di Valle Antrona in Villadossola (prov. di Novara), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della nuova strada carreggiabile dalla nazionale del Sempione in Villadossola all'abitato di Antronapiana, della lunghezza di m. 15,510.60, per la presunta somma di L. 345,877. Lavori da eseguire entro 30 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 10,000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 30,000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale del Vomano, compreso tra il fosso Torrio ed il ponte sul Vomano sotto Forcella, della lunghezza di m. 12,302, per la presunta somma di L. 225,500. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Vellego, dall'abitato ai confini col Comune di Casanova Lerone, della lunghezza di m. 4102.77, per il presunto importo di L. 82,000. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito interinale L. 6100; cauzione definitiva lire 10,500 in rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Dorno (provincia di Pavia) si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del ponte sul torrente Terdoppio ed opere inerenti, in diminuzione dell'importo di L. 38,437.50, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro sei mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000, idem.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per la costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra la Taverna dell'Acinello e la Sella Amendola, della lunghezza di m. 8968.54 per la presunta somma di L. 293,924. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 23 corr., presso il Consiglio d'amministrazione del R. Liceo-Convitto di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della 1ª parte del nuovo fabbricato del detto Liceo-Convitto, per il presunto importo di L. 227,015. Lavori da eseguire entro 460 giorni. Deposito L. 8000 in numerario o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1879.

(Continuazione e fine — V. N. 8)

Muraro G. c. st. Badia 1.50; Besenzon P. imp. id. 1; Lutti A. id. id. 0.50; Sommavilla A. c. st. Lendinara 0.50; Marta A. imp. id. 0.50; Sommavilla A. id. id. 0.50; Amadori A. c. st. Costa 1; Manto L. id. Lama 2; Arsenio V. id. Baricetta 0.50; Arsenio A. imp. id. 0.50; Beccari L. c. st. Adria 1; Compagnoni U. imp. id. 0.50; Testa G. id. id. 0.50; Bordoni O. id. id. id. 0.50; Figurati P. c. st. Castellucchio 1; Guala P. imp. id. 1; Magnani P. c. st. Marcaria 1; Casarotti N. imp. id. 0.50; Barzani G. c. st. Bozzolo 2; Lavorenti R. imp. id. 0.50; Bouchardy M. c. st. Piadena 1; Marini C. id. Torre dei Picenardi 1; Salvioni O. id. Gazzo P. S. Giacomo 1; Pasetto D. c. staz. Villetta Malag. 1; Gabelli E. imp. Reana del R. 1; Staurenghi V. c. Tricesimo 2; Savani G. id. Magnano Art. 1; Vedova E. imp. id. 1; Comar G. c. st. Gemona 1; Petrocini F. imp. id. 0.50; Rocca O. c. st. Per la Carnia 1; Musci T. imp. id. 1; Comirato F. id. id. 1; De Gravisi F. c. st. Chiusaforte 3; Ruffo A. imp. id. 1; Castelli C. c. st. Paratico 3; Manfrotto G. B. imp, id. 1; Pacca A. c. st. Verdello 2; Maggi G. capitano piroscafi 2; Carrer G. id. id. 1; Ancarani A. id. id. 1; Fiozzo A. id. id. 1; Risatti A. cont. id. 1; Rossi A. id. id. 1; Veneziani E. id. id. 1; Stanzani F. ing. di traz. c. sez. Alessandria 2.50; Picchio V. G. appl. alla sez. 1; Bertinatti P. c. dep. Busalla 1.50; Garda G. op. id. 1; Alessio G. macch. id. 1; Montessono A. fuoc. id. 1.50; Chiappara A. ver. id. 1; Oddino L. macch. id. 1; Tarino G. ff. c. verif. Voghera 0.75; Ponte P. ff. macch. id. 1; Diale G. D. fuoc. id. 0.50; Sturla A. op. id. 0.50; Baderna L. id. id. 0.50; Patri G. id. id. 0.50; Maslazza G. ff. macch. id. 0.50; Canestri C. man. id. 0.50; Santamaria A. op. id. 0.50; Cattaneo M. aggiust. id. 0.50; Pasqua A. fuoch. id. 0.60; Alphand E. c. sez. Pistoia 2; Romero G. appl. id. id. 0.50; Faldella G. id. id. 0.50; Croce G. c. dep. id. 1.50; Milano G. s. c. dep. id. 1; Rossetti. id. id. 1; Giachino P. appl. id. 0.50; Uselini D. id. id. 1; Barattelli G. macch. id. 1; Saporiti P. id. id. 1; Mazzoleni G. id. id. 1.50; Sartoris F. id.i d. 0.50; Rosso F. ff. id. id. 0.50; Moschini L. id. id. 0.50; Zampa C. id. id. 0.50; Ponti A. id. id. 0.50.

Melloni P. c. dep. Pisa C. 2; Solbiati G. s. c. dep. Porretta 2; Gentilini C. isp. p. c. sez. Bologna 5; Accomazzi P. ing. appl. 2; Pedrazzini C. c. dep. id. 3; Rusconi G. B. s. c. dep. id. 1; Peyron E. appl. id. 1; Trentini L. id. id. 1; Dolazza G. isp. c. sez. princ. id. Verona 2.50; Ferrari S. ing. di traz. 2; Giacometti L. cont. id. 0.50; Longafeld F. id. id. 0.50; Zuin C. c. dep. id. id. 2; Beneralo G. id. Peschiera 1.50; Mira L. macch. id. 1; Selva A. id. id. 1; Tosini F. id. id. 1; Loda P. fuoc. id. 0.50; Ceslo A. id. id. 0.50; Pederzoli G. B. ff. s. c. dep. Treviglio 0.50; Amicabile A. ff. verif. id. 0.50; Faenza G. c. dep. Brescia 3; Nalli P. c. verif. Ala 1; Zanini P. verif. id. 0.75; Medaina L. id. id. 0.50; Pimazzoni F. man. ff. unt, id. 0.50; Berrier A. fal. 0.50; Brivio L. c. sez. Torino 3; Scursabone 1° G. s. c. dep. Bussoleno 1; Corbotto 1° R. id. id. 1; Gianotti 3° C. macch. id. 0.50; Germano G. id. id. 0.50; Avanzini 1° E. id. id. 0.50; Zanoni 1° G. id. id. 0.50; Pastore 3° M. id. id. 0.50; Ferrero 2° G. id. id. 0.50; Gagliano A. id. id. 0.50; Teppati 1° G. id. id. 0.50; Serra 13° F. id. id. 0.50; Mozzani 2° P. id. id. 0.63; Gosti 2° G. id. id. 0.50; Tanciotto A. id. id. 0.50; Sala 8° D. id. id. 0.50; Cernusco 2° F. id. id. 0. 50; Ottonello G. id. id. 0.50; Fumo C. id. id. 0.50; Cometti P. id. id. 0.50; Massa 1° M. id. id. 0.50; Origlio 1° B. id. id. 0.50; Bassani G. id. id. 0.50; Vietta G. id. id. 0.50; Crossino 1° A. fuoch. id. 0.25; Arland G. B. id. id. 0.25; Francese 2° E. id. id. 0.25, Perineriz P. id. id. 0.25; Trivelli 3° G. id. id. 0.25; Dameglio E. id. id. 0.25; Rossero P. id. id. 0.25; Rambaud C. id. id. 0.25; Carlotto 3° G. id. id. 0.25; Ravetto M. id. id. 0.25; Dentis 2° M. id. id. 0.50; Ghirardi 2° G. id. id. 0.25; Accorti A. id. id. 0.25; Bompard A. id. id. 0.25; Re 4° A. id. id. 0.25; Franchino 3° G. id. id. 0.25; Genola 1° G. id. id. 0.25; Cassa 1° G. id. id. 0.50; Rubella M. manov. id. 0.25; Perotto 2° C. id. id. 0.25; Salino A. id. id. 0.22; Alassio 3° D. id. id. 0.25; Viglietti M. id. id. 0.25; Olivo G. id. id. 0.25; Perotto 6° V. id. id. 0.25; Alassio 4° F. id. id. 0.25.

Lopisich M. ing. c. d. Firenze 5; Mascagli S. id. id. 4; Malagoli A. id. id. 2.50; Giambruni P. id. id. 2; Moccagatta G. id. id. 2; Casinelli D. c. rip. id. 2; Moriani C. N. c. sez. id. 2.50; Manzini P. cont. id. 2; Marangi A. diseg. id. 1; Martinelli C. appl. id. 1; Speciaro G. B. diseg. id. 1; Tagliabue A. id. id. 1; Depaoli D. id. id. 1; Depaoli A. appl. id. 0.50; Boschetti G. diseg. id. 1; Perizzo L. id. id. 1; Arnoldi D. ing. c. sez. Voghera 3; Ghiotti E. ing. c. rip. Tortona 2; Novarina G. id. Stradella 2; Cisotti P. id. Voghera 1; Cichella F. appl. id. 1; Selicorni P. id. id. 1; Boscaro ing. F. c. sez. Parma 3; Romanelli A. c. rip. id. 2; Ortelli C. id. Reggio 2; Picconi C. id. Piacenza 2; Ferrari G. ing. c. sez. Bologna 3; Vacentini F. ing. c. rip. id. 2; Mazzocchi L. id. id. 2; Mazzoni F. c. rip. Pistoia 1.50; Maestrelli G. sorv. id. 1; Tori G. id. Persia 1; Ballentani L. c. rip. Firenze 2; Mazzoani T. sorv. Prato 1; Malucchi G. id. Firenze 1; Lorandini A. ing. c. rip. Spezia 2; Marini M. id. Sestri Levante 2; Cavalli C. id. Chiavari 2; Orlandi U. appl. id. 0.70; Tavernarini G. id. id. 1; De Serpos F. c. sez. id. 3; Cav. Bermani ing. c. div. Milano 6; Bonacossa E. ing. c. sez. p. id. 5; Pozzi L. c. sez. id. 2; Sala G. M.

id. id. 3; Negri ing. L. c. rip. id. 2 ; Ing. Pennacchi id. id. 2; Pannizza ing. G. c. sez. id. 4; Malusardi C. c. rip. Pavia 2; Carini A. id. id. 2; Fiocchini ing. G. c. sez. Milano 2.50; Gramignola ing. S. c. rip. id. 2; Leiscel ing. A. id. Monza 2 ; Viarani ing. A. id. Lecco 2; Sartori ing. F. c. sez. Milano 2; Craffonara ing. A. c. rip. Gallarate 2, Rava ing. G. id. Busto Arsizio 1.50; Palberti ing. G. c. sez. Novara 3; Bonacossa ing. R. c. rip. id. 2; Marsilli ing. M. id. id. 2; Sterone A. appl. id. 1; Tibaldi G. c. sez. Cremona 2; Quadrio ing. G. c. rip. id. 1; Vio A. id. id. 1; Cania ing. G. id. Pavia 2; Gronda G. c. sez. Valenza 4; Boggio G. cont. id. 2; Bacolla G. c. rip. Vercelli 2; Bariggi G. ing. c. rip. Biella 2; Giacosa G. c. rip. Ivrea 2; Natalini L. id. Chivasso 2; Gaja G. c. sez. id. 2.50; Rodolfi A. appl. Milano dep. loc. 1; Berri P. c. dep. id. 2; Montresor P. appl. id. 1; Brunani S. id. id. 1; Giaccherio D. id. id. 1; Testa A. s. c. dep. 1.50.

Ammontare complessivo delle sottoscrizioni L. 1915.75.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

5ª Settimana. — *Dal* 29 *gennaio al* 4 *febbraio* 1879.

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	283,989.30	196.40
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	284,420.65	196.69
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 431.35	— 29
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	1,666,675.80	1152.61
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	1,707,361.88	1180.75
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	— 40,686.08	— 28.14
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	135,244.38	118.01
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	134,096.39	117.73
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 7	+ 1,147.99	+ 0.28
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,150.62	667,028.60	579.71
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	637,617.66	559.80
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 11.62	+ 29,410.94	+ 19.91

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1879
(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,901.50	9,858.65	6,917.25
Piccola Velocità	6,005.91	244.20	2,767.70
Totali . . .	31,907.41	10,102.85	9,684,95

Strade Ferrate Romane

50ª Settimana — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitati	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	489,005.41	15,387.88
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	493,449.04	15,631.39
Differenza (in più . . .	11	—	—
Differenza (in meno. . .	—	4,443.63	243.51
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 16 x.bre 1878 .	1,656	25,037,032.60	15,766.90
Periodo corr. 1877	1,646	25,958,408.81	16,446.48
Aumento	10	—	—
Diminuzione	—	921,376.21	679.58

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	9281	11,808.46	25568	45,451.17	57,259.63
Bagagli e cani.	196	165.65	850	957.31	1,122.96
Merci a G.V. ..	833	685.45	2288	4,749.96	5,435.41
Merci a P.V. ..	1131	6,902.94	1506	13,582.10	20,485.04
Introiti diversi.	»	345.54	»	542.67	888.21
Totale L.	11441	19,908.04	30212	65,283.21	85,191.25

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, nel giorno 8 del prossimo aprile a mezzodì, avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via Renaj, n. 17, un'Assemblea generale straordinaria, col seguente

Ordine del giorno:

Comunicazione di Nota ministeriale relativa alla Convenzione 20 novembre 1877 e deliberazioni in proposito.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 24 a tutto il 28 marzo corrente:

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli**, alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino**, alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano (via Due Macelli, 79),
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione Sociale dell'esercizio.
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 3 marzo 1879.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 50 del 1° corrente, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ESAMI PER L'AMMISSIONE DI NUOVO PERSONALE

AVVISO

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, allo scopo di provvedere al rimpiazzo di 120 posti già resisi vacanti presso i vari Uffici e Stazioni della Rete, nella categoria degli **impiegati amministrativi**, colla qualifica di **Applicati provvisori**, ha stabilito in massima di aprire degli esami, ai quali potranno prender parte tutti i giovani regnicoli che abbiano i requisiti voluti dal Regolamento sul personale attualmente in vigore, e di cui si trascrivono i più importanti, cioè:

1° Che siano di età non inferiore a 18 anni e non superiore a 30; fatta eccezione pei militari, i quali potranno accettarsi fino ai 33, purchè il loro congedo non dati da oltre due anni;

2° Che siano di sana costituzione fisica da constatarsi da un Ispettore sanitario dell'Amministrazione, all'atto dell'esame.

Gli aspiranti alla suddetta categoria di posti dovranno far pervenire al Consiglio d'Amministrazione, non più tardi del 31 marzo p. v., una regolare istanza, in carta da bollo da centesimi 50, corredata dai seguenti documenti:

a) Estratto autentico dell'atto di nascita;

b) Certificato di vaccinazione;

c) Certificati autentici degli studi percorsi;

d) Documenti autentici constatanti gli eventuali impieghi privati o pubblici, precedentemente coperti;

e) Certificato di buona condotta, rilasciato dall'Autorità municipale, e di data recente, coll'indicazione dello stato civile;

f) Per gli ex-militari, congedo illimitato od assoluto, il primo accompagnato dall'estratto matricolare Modello 10, e il secondo dal certificato militare di buona condotta;

g) Fedina criminale.

Tale istanza dovrà essere scritta tutto di pugno del ricorrente, il quale dovrà inoltre, dopo la firma, specificare chiaramente il proprio domicilio, per rendere possibili le comunicazioni che si avranno a fargli.

Ove dalla ispezione dei documenti siano riconosciuti ammissibili, i concorrenti saranno chiamati agli esami nella prima metà del mese di aprile, in giorno e località da stabilirsi, e che verranno fatti conoscere con lettera a ciascuno di essi.

Gli esami saranno **scritti** ed **orali**, e verteranno sulle seguenti materie:

Per l'esame in iscritto.

a) Composizione obbligatoria in lingua italiana e facoltativa in lingue straniere.

b) Quesito d'Aritmetica — Prime 4 operazioni a numeri interi o con frazioni ordinarie e decimali — Proporzioni — Regola del 3 semplice e composta.

c) Quesito di Geometria elementare — Definizione delle figure elementari, piane e solide — Regole pratiche per la calcolazione delle superficie e dei volumi.

d) Saggio di calligrafia, pel quale potrà anche bastare lo scrivere 8 o 10 righe del componimento con cura speciale, continuando il resto col carattere ordinario.

Per l'esame orale.

Interrogazioni sull'Aritmetica e Geometria, entro i limiti di cui ad *b*) e *c*) — Nozioni elementari sul sistema metrico di pesi e misure, e sulla Geografia d'Europa in generale, e d'Italia in particolare.

Agli aspiranti, sempre della categoria suaccennata, i quali saranno stati, dietro constatazione della loro idoneità, assunti in servizio, verrà immediatamente corrisposta una retribuzione giornaliera di ital. L. 3, la quale rimarrà invariata per tutto il tempo in cui, a termini del Regolamento, durerà il periodo di prova cui saranno assoggettati prima di ricevere una nomina definitiva.

In tale occasione poi si prevengono gli aspiranti che tutte le domande per impiego che fossero già state presentate ad un Ufficio qualunque dell'Amministrazione, saranno considerate nulle e come perente; e quanto ai documenti, benchè sia a ritenersi, per le disposizioni date, che siano già stati restituiti, tuttavia dovrà essere cura degli aspiranti stessi di provvedere al ricupero di quegli atti che vi fossero ancora allegati, e ciò allo scopo di poterli unire alla nuova istanza che intendessero produrre.

Milano, li 26 febbraio 1879.

Il Presidente

G. MORANDINI.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 24 febbraio 1879, N. 45.

SOCIETÀ ANONIMA

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di Adunanza generale straordinaria.

Il Consiglio d'amministrazione della Società, uniformandosi al voto espresso dai signori azionisti nell'adunanza generale ordinaria del 27 giugno 1878, ha nella sua seduta del 20 corrente mese deliberato di convocare i detti signori azionisti in *adunanza generale straordinaria* pel giorno 31 marzo p. v., a mezzogiorno, nella sede della Società in Firenze (Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7), ed ha fissato per la detta adunanza il seguente

PROGRAMMA

1° Resoconto dell'operato del Consiglio in relazione agli sforzi fatti per ottenere l'approvazione della Convenzione del 17 novembre 1873;

2° Deliberazione intorno alla proposta presentata al Governo in conseguenza delle trattative iniziate all'effetto suindicato.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 21 *febbraio* 1879.

IL DIRETTORE GENERALE

G. DE MARTINO.

STRADE FERRATE ROMANE

Avviso per fornitura di Sevo Bianco.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'acquisto di chilogrammi 70,000 Sevo Bianco, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero attendere a tale fornitura.

Il Capitolato contenente le condizioni in base alle quali dovrà essere fatta questa fornitura, è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, e nei Magazzini di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, ROMA e NAPOLI.

Le offerte, ben suggellate, dovranno pervenire alla Direzione generale suddetta in Firenze, avanti le ore 12 meridiane del giorno 4 marzo p. v.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la fornitura di Sevo Bianco.

Le offerte dovranno essere accompagnate dal campione di almeno chilogrammi 5, macato con una cifra che dovrà essere ripetuta nell'offerta.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta dovrà fare nella Cassa sociale un deposito di L. 25 per ogni mille chilogrammi, in contanti o in Cartelle del Debito pubblico, al corso del giorno.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori.

Firenze, 23 febbraio 1879.

La Direzione generale.

STRADE FERRATE ROMANE

Avviso per fornitura di Petrolio.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chil. 100,000 Petrolio raffinato d'America, da consegnarsi nei magazzini Sociali di FIRENZE, FOLIGNO, ANCONA, ROMA, CIVITAVECCHIA, NAPOLI, SIENA, e LIVORNO, apre un concorso a schede sigillate fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile nella Direzione generale della Società in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, e nelle Stazioni summentovate.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 11 marzo 1879; le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere sociale constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura di Petrolio.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a sè stesso la facoltà di non accettarne veruna qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 7° del Capitolato.

Firenze, 21 *febbraio* 1879.

La Direzione Generale.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 12 Marzo 1879 N.° 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE CIRCOLARI MINISTERIALI
sull'industria nazionale meccanica

Su questo importante argomento, di cui si occupò in questi giorni tutta la stampa italiana, pubblichiamo oggi con piacere l'annunciato articolo del nostro egregio collaboratore, persona competentissima, sia perchè assai versata negli studii economici, sia per la lunga pratica in una delle più vaste Amministrazioni industriali del paese.

Noi crediamo che gl'imparziali, e quanti conoscono il vero stato delle nostre industrie, non potranno che convenire, in massima, nelle idee esposte in questo scritto, se anche un po' brusco e talora vivace, in considerazione dei rilevanti interessi di cui tratta.

A pochi giorni d'intervallo, due Ministri, quello dell'agricoltura e commercio, e quello dei lavori pubblici, hanno pubblicato cadauno una circolare, che tocca agli interessi dell'industria meccanica nazionale, posta in confronto coll'industria estera (1). Però diversi sono i criterii che hanno suggerito queste due circolari, le quali hanno eccitato l'attenzione del pubblico, come lo provano i varii giudizii della stampa e le annunciate interpellanze al Parlamento.

Poichè la prima è specialmente un rimprovero agli industriali italiani, forse troppo generico, quantunque al certo non infondato, che non sempre abbiano dimostrato possedere i mezzi necessarii, meccanici ed intellettuali, per offrire dei prodotti i quali, per qualità e prezzo, meritino la preferenza in confronto di quelli esteri.

(1) Furono da noi riferite nei N. 8 e 9 a. c. (LA REDAZIONE).

Anzi è fatta assai chiaramente l'accusa cha taluno Stabilimento italiano, avendo ottenuto delle commissioni a prezzi più elevati di quelli che si sarebbero pagati a Case estere, abbia poi tratto appunto da queste gli oggetti che erasi impegnato di costruire, facendo così puramente la parte di commissionario, anzichè quella più arrischiata del costruttore.

In questa circolare è detto assai opportunamente che il Governo, non pago dell'esperienza fatta, « porrà ogni cura affinchè nuove commissioni sieno date per le nostre strade ferrate ad opificii italiani: ciò però *entro certi limiti;* imperocchè sia manifesto come, se si desse la preferenza a prodotti italiani notevolmente inferiori per qualità, od a prezzo assai più elevato degli analoghi prodotti stranieri, si perturberebbe il regolare esercizio delle ferrovie, o si offenderebbero gli interessi de' *contribuenti* ».

È innegabile che queste parole hanno un certo peso; e si deve scorgere con compiacenza come gl'interessi dei contribuenti, che formano poi la gran massa della popolazione (tanto più meritevoli di riguardo, che pagano sempre, e gridano raramente), abbiano trovato de' difensori contro le pretese di pochissimi industriali, che gridano molto, e confondono troppo spesso il loro interesse immediato, e perciò non sempre legittimo, coll'interesse del paese.

La circolare del Ministro dell'agricoltura e commercio è, insomma, suggerita da idee di libertà commerciale, che escludono qualunque apparenza di protezionismo. Si dice ai costruttori italiani: *Perfezionatevi.*

Non si può forse fare lo stesso elogio alla circolare del Ministro dei lavori pubblici, il quale presenta un programma, a cui dovrebbero attenersi le Amministrazioni, e che non è forse il più adatto per aiutare il naturale svolgimento dell'industria meccanica nazionale.

La questione è delicatissima e della più alta importanza: non può quindi far meraviglia se diverse sono le opinioni, e noi domandiamo il permesso di esprimere francamente la nostra.

Il dire, anzitutto, che le forniture debbano esser aggiudicate al *miglior* offerente, con preferenza ai concorrenti nazionali a parità di condizioni, dimostra, a parer nostro, ignorarsi come tale obbligo sia, in qualunque paese, la rovina dell'industriale onesto, mentre non fa in nessun modo l'interesse dell'acquirente; e, pur troppo, le grandi Amministrazioni, attenendosi a tale massima, o per pregiudizio, o per motivi personali, o per isfuggire anche l'apparenza di favoritismo, fanno a sè stesse un male, che, unito a molti altri inconvenienti, stabilisce la loro inferiorità in confronto delle piccole Amministrazioni, o, meglio, delle Imprese dipendenti dalla volontà di un solo o di pochissimi individui; e su questo tema si potrebbero scrivere de' volumi.

Al giuoco del miglior offerente, in generale, guadagnano solo coloro i quali per poco tempo riescono a far credere di possedere mezzi speciali di costruzione. Ad essi poco monta se il contratto sarà o non sarà fedelmente osservato: anzi, generalmente, sanno benissimo che non potranno rispettare il contratto, ed in ciò sta appunto la loro salute; poichè, o per debolezza di chi ha incarico di curarne la fedele esecuzione (escludiamo pure la interessata connivenza), o per la forza delle cose, ricorrendo a dilazioni nelle forniture, per cui l'oggetto, anche scadente, diventa imperiosamente necessario, e per cui l'acquirente, ad evitare un danno maggiore, s'accontenta di quel che può avere; o finalmente ricorrendo a sotterfugi legali ed a perizie, il cattivo fornitore riesce quasi sempre a far passare la sua merce.

Che cosa può fare, in tal caso, l'industriale onesto e capace, che stabilisce il suo prezzo, tenendo conto delle condizioni imposte e della propria riputazione?

Certo, il Ministro dei lavori pubblici non può ignorare come non basti stabilire molte condizioni per guardarsi dalla malafede di certi fornitori. Havvi un proverbio inglese, il quale dice che, attraverso a qualsivoglia contratto, si può far passare una carrozza a quattro cavalli; ed in quel paese si può osservare che le grandi Amministrazioni, quando invitano gli industriali a presentare offerte per qualche fornitura, aggiungono sempre la clausola: « non si prende impegno d'accettare nè la più bassa, nè qualsivoglia offerta »: misura prudentissima per escludere i rompicollo, e lasciar agio ai buoni costruttori di tenere quel prezzo ch'essi credono onestamente rimunerativo.

Ora, nulla di tutto ciò succede in Italia; dove, pur troppo, la smania d'arricchire in pochi giorni, e quasi un sentimento d'invidia, hanno fatto nascere un gran numero di Stabilimenti senza capitali, sproporzionati ai bisogni legittimi, e che si muovono una guerra atroce gli uni agli altri. Gli azionisti, ed in moltissimi casi i contribuenti, pagano poi questi errori, poichè i loro denari sono sciupati in acquisto di materiali impossibili, od in litigi.

Queste cose possono parere esagerate; eppure, studiando attentamente le condizioni dell'industria nel nostro paese, si ammetterebbe forse più facilmente come molti esempi giustifichino le nostre parole, dettate dal desiderio di chiamar l'attenzione del paese stesso sul vero stato delle cose.

Le altre norme stabilite dal Ministro dei lavori pubblici, se non si vogliono ritenere in contraddizione colla prima, non paiono più acconcie ad aiutare i veri industriali, quelli cioè che intendono di lavorar bene, ma a prezzi ragionevoli; e non si capisce perchè, nel giudicare sulla preferenza da accordarsi a due offerte, una di una Casa italiana, l'altra di una Casa estera, all'infuori del merito d'una Casa sull'altra per riputazione, per capacità, per mezzi di produzione, ecc., non s'abbia da tener conto di altro che dei prezzi espressi in moneta legale (e perciò per ora in carta) dei due oggetti trasportati nel medesimo sito, e nelle stesse condizioni, dopo avere cioè soddisfatto a tutti i pesi inerenti, e che ricadono poi tutti sul consumatore, siano essi per le tasse, per il cambio della moneta, per diritti di dogana, per assicurazione, ecc.

Non si vorrà certamente cader nell'errore, ad esempio, di confrontare il prezzo d'un oggetto consegnato a bordo in uno dei nostri porti, e perciò da aggravarsi delle spese di sbarco, di dogana e di trasporto sino al punto dove deve esser impiegato, col prezzo del medesimo oggetto fornito da un costruttore italiano e consegnato precisamente nel punto dove deve servire. Che bisogno havvi quindi di tener conto delle tasse che gravitano sugli industriali italiani, siano esse di dogana, o di ricchezza mobile?

Che se poi se ne tien conto, che cosa dirà la gran massa dei contribuenti? Non è egli evidente che accettare un prezzo più elevato di tanto, quanto l'industriale paga come tasse, è lo stesso come esonerarlo dalle medesime? Ed allora chi le paga, fuorchè quella categoria di contribuenti, che non si troverà mai nella felice condizione di pretendere di far la concorrenza ad ogni costo agli stranieri, cioè gli agricoltori, i piccoli industriali, sarti, calzolaj, falegnami, e tanti altri?

Le parole quindi del Ministro dei lavori pubblici accennano evidentemente ad un ritorno al protezionismo, che forse non era nelle sue intenzioni d'evocare.

L'industria italiana, — rappresentata da molti Stabilimenti condotti con rettitudine ed intelligenza, in mezzo a moltissimi altri, impiantati, alcuni forse con ottime intenzioni, ma senza apprezzare con sufficiente sagacità il momento opportuno ed i mezzi più convenienti, e molti senza un filo di vita, — soffre, anzitutto, delle conseguenze della crisi che pesa sugli industriali del mondo intero, e non può esser guarita con tali ricette; e soffre poi del male che fa a sè stessa con una concorrenza assurda, anzi colla guerra fratricida che gl'industriali si fanno tra loro. Un protezionismo più o meno mascherato non potrebbe quindi che render il male maggiore, incoraggiando vane speranze di un miglior avvenire, che forse non si verificherà mai.

L'industria meccanica in Italia può solo risorgere, curando col ferro la piaga che la tormenta; ed il primo passo sarebbe quello di respingere certe offerte, che, appunto per esser basse, devono esser esaminate con diffidenza. Il proverbio: « a patti grassi apri l'occhio », è ottimo, non solo per gl'individui, ma anche, e forse più, per le grandi Amministrazioni, e specialmente per quelle dello Stato.

Un altro mezzo di rialzare l'industria nazionale è di limitarla alquanto, persuadendosi che nessuna industria, priva della sua base naturale, può fiorire, precisamente come avviene delle piante a cui non è propizio il clima. Malgrado ciò, sono moltissimi i lavori che da uomini intelligenti si potrebbero eseguire, con vantaggio, nel paese; alla condizione però di camminare adagio, di riformare i dazii per modo che non siano protettori per un'industria più che per un'altra: materia questa delicatissima, e della quale il Governo dovrebbe occuparsi con grande energia e con viste veramente liberali.

Le due circolari ministeriali rappresentano, in realtà, due scuole diverse: noi preferiamo quella del Ministro d'agricoltura e commercio, perchè abbiamo fede nella libertà, la quale, sia politicamente che economicamente, può solo, a nostro avviso, soddisfare tutti gl'interessi legittimi. Il contrasto fra questi due documenti ha, senza dubbio, eccitato il pubblico a manifestare il proprio pensiero; noi crediamo quindi aver compiuto un dovere, manifestando schiettamente il nostro, e speriamo di indovinare quello pure del paese. M.

FERROVIA D'ACCESSO AL GOTTARDO

La questione della miglior linea di raccordo delle ferrovie italiane con quella del Gottardo è certo di molta importanza, ed a tutta ragione viene da lungo tempo dibattuta da uomini competenti e da Corpi morali interessati; e noi pure avemmo parecchie occasioni di occuparcene.

Crediamo quindi di far cosa opportuna, e conforme ai principii d'imparzialità da noi sempre professati, col riferire alcune *Considerazioni in appoggio al tracciato Gallaratese*, testè pubblicate dall'egregio ingegnere Gian Galeazzo B.ne Castelli (Milano, tip. Civelli).

Incaricato nel 1876 dalla Deputazione provinciale di Milano di rispondere alle conclusioni del Consiglio provinciale di Novara circa la miglior linea di raccordo col Gottardo, ed avendo all'uopo studiato a lungo il terreno compreso fra Oleggio-Sesto Calende ed il Ticino, l'ing. Castelli ha già cercato di dimostrare la convenienza del tracciato Gallarate-Gemonio, con altro scritto intitolato: *Appunti alla Relazione Luglio* 1876 *della Commissione provinciale di Novara* (Milano, 1876).

Invitato ora dalla stessa Deputazione provinciale di Milano ad aggiungere la sua voce alle nuove manifestazioni delle Autorità locali contro il giudizio pronunziato dalla Commissione parlamentare per le nuove costruzioni ferroviarie, l'ing. Castelli vi corrispose appunto colle accennate *Considerazioni*, che qui riferiamo in gran parte, senza però pronunciarci definitivamente sulla controversia:

.........Situata sulla sponda dell'avara Olona, e sebbene in mezzo a pingui pianure, Milano, che da tanti secoli vive cospicua fra le cento città d'Italia, deve attribuire una gran parte del suo sviluppo all'essersi trovata finora nel punto d'incontro di tutti i transiti internazionali in Italia. Specialmente le famose strade dello Spluga, dello Stelvio e del Sempione, vêr lei convergenti, le avevano reso facile il commercio con tutto il nord-ovest di Europa, e coi più lontani mari, a mezzo di Genova e di Venezia, delle quali era divenuta il naturale intermediario.

Questo sapevano, e ben l'ebbero a cuore, le Rappresentanze milanesi quando, appena fu noto che la catena delle Alpi, per forza di volere e per genio italiano, non era più una barriera inaccessibile alle ferrovie, commisero lo studio di quella che per il passo dello Splugo assicurasse a Milano il suo florente commercio.

Esigenze e diritti delle Potenze cointeressate, e la persuasione forse nel Governo italiano di poter con un valico solo soddisfare agli interessi lombardi e piemontesi, a quello dello Spluga vollero sostituito il passo del Gottardo.

Milano dovette cedere, e tacque. Ma il colpo non fu per questo men crudo, o meno presago di disastrose conseguenze. Spostato verso l'occidente il passo delle Alpi, cessa per Milano una fra le potenti ragioni della sua vita, il commercio fra la Germania e la Svizzera; e Genova e l'immenso mare le sfugge irreparabilmente, chè nessuno vi ha di più preciso e rigido calcolatore del commerciante.

E questo danno si accrescerebbe ancor più, se la scelta della ferrovia di raccordo fra l'Italia e Pino riescisse conforme alle esigenze eccessive delle Rappresentanze novaresi, contro il voto delle stesse Potenze cointeressate, che, accettando la proposta modificazione del paragrafo 4° della Convenzione internazionale di Berna 15 ottobre 1869, espressamente acconsentivano a che la linea di congiunzione della rete italiana alla ferrovia Pino-Bellinzona venisse, a giudizio del Governo italiano, stabilita in modo da soddisfare agli interessi della città di Milano, con un tracciato *così favorevole*, quanto quello lungo la sponda sinistra del Lago Maggiore.

Opportunissimo, in conseguenza, sarebbe riuscito un tracciato Pino-Gallarate-Mortara (1), per considerevole brevità di percorso e per economia nelle spese di costruzione e d'esercizio; ed il Governo avrebbe potuto accettarlo, se gli interessi del Piemonte non vi si fossero opposti.

Il temperamento di una linea Novara-Gallarate-Pino, proposto dapprima dal Comitato gallaratese, ed ora fatto proprio dalle Rappresentanze milanesi, e con tanta costanza avversato principalmente dai Novaresi, parve tutt'affatto ragionevole ed atto a conciliare tali interessi; e concorda in qualche modo colla condizione, già espressa dalle Potenze, che si debba tener conto degli interessi di Milano. Dico *in qualche modo*, perchè questa soluzione non rappresenta per Milano che un piccolo, ma pur apprezzabile guadagno, contro una enorme perdita già decretata col passo del Gottardo.

Col tracciato per Novara e Gallarate, Milano resta ancora lontana chilometri quarantuno dalla via internazionale; ma vedrà invece fiorire Gallarate, uno dei centri della sua provincia già avvezzo al lavoro, all'industria ed al commercio; e rimarrà di 17 chilometri meno lontana dal movimento, di quello che lo sarebbe, ove le fosse forza di rintracciarlo fra le paludi di Sesto Calende o di Lisanza.

Troppo di fretta, pare, un'egregia notabilità nel Consiglio municipale di Milano propose di rinunciare al vantaggio derivante dalla minor lontananza di 17 chilometri, e da un minor percorso assoluto fra Gallarate e Pino di chilometri 11: vantaggio che riflette non soltanto Milano, ma anche l'importante commercio fra la parte d'Italia ad essa soggiacente, ed il nord-ovest d'Europa, al quale non può convenire altra via che quella passante per Milano. E se Novara fonda principalmente la sua opposizione sul fatto, non del tutto accertato, che per Gallarate la linea si allunga di un chilometro circa, non potranno, a più forte ragione, Milano e le città sue corrispondenti protestare per un maggior percorso di 11 chilometri? E dissi Novara, perchè Genova e Torino, già grandemente avvantaggiate,

(1) Nell'originaria Convenzione di Berna è detto che il Governo italiano rannoderebbe la strada d'accesso al Gottardo ad un punto della rete sulla linea diretta per Genova. — Nella Relazione 1879 della Deputazione provinciale di Novara, a pagina 4 e 5, essa ne inferisce che il detto punto dovesse scegliersi nella ferrovia Arona-Novara, che va direttamente a Genova. Gratuita supposizione, che non ha fondamento, dacchè la congiunzione a Mortara darebbe la linea di raccordo più diretta

non ci contenderebbero per quel chilometro, e perchè alle Potenze cointeressate basta che l'allacciamento sia *così favorevole* come il lacuale.

La parola *favorevole*, in argomento ferroviario, è tanto complessa, che qui non m'indugio a ripetere ciò che tutti sanno; ma esprimo certamente la convinzione del mio paese, dicendo che il tracciato Novara-Gallarate-Pino, al non accertato e perdonabile peccato di quel suo chilometro in più, supplisce ampiamente, per le ragioni qui addotte, per quelle esposte da altri in pregevolissimi scritti, e da me negli *Appunti* (già indicati).

Nè ci si opponga che ai nostri mali rimedierà il passo del Monte Ceneri: esso rappresenterebbe un vantaggio circoscritto al commercio fra Milano, le città sue corrispondenti ed il nord-ovest d'Europa, e soggetto alla condizione che il minor percorso non sia bilanciato da una costruzione a forti pendenze, quali non s'incontrano da Bellinzona a Novara, qualunque sia il tracciato che verrà prescelto (2). — Ma nella Conferenza di Lucerna fu adottato di differire la costruzione del tratto Giubiasco-Lugano fino al tempo in cui la linea principale Immensee-Pino fosse messa in esercizio; aggiungendo che la Compagnia intraprenditrice avrebbe costrutto in quell'epoca, tanto la suddetta linea, quanto le linee Lucerna-Immensee e Zug-Arth *aussi promptement que sa position financière le permettra* (3).

Fu di fronte a questa dichiarazione, che i Commissarii italiani alla Conferenza di Lucerna nel 1877 chiesero ed ottennero la modificazione del paragrafo 4° della Convenzione di Berna sovraccitata; dal che è lecito supporre che si fosse ingenerata nell'animo loro una ragionata diffidenza circa alla possibilità finanziaria della costruzione del passo del Ceneri.

Di tali condizioni di cose si preoccupò, a dir vero, anche la Commissione parlamentare, che nel citato documento riferiva, il 3 novembre scorso anno, intorno ai progetti di costruzioni ferroviarie; nel quale, non dimostrando però in qual modo il progetto gallaratese ponga in forse la vittoria del porto di Genova su quello di Marsiglia, e riportandosi per ciò, non a propri studii, ma a voti di origine già conosciuta, dichiara anch'essa preferibile la linea Novara-Sesto Calende-Pino, *purchè sia eliminato il ritardo della costruzione del tronco Giubiasco-Lugano*, in congiunzione col Lugano-Milano già in esercizio.

La Commissione parlamentare suddetta, prima di pronunciarsi sulla *condizione* enunciata, non si ricordò la dichiarazione formulata schiettamente dalla Compagnia costruttrice, che questo tronco verrebbe costrutto *aussi promptement que sa position financière le permettra*. Non si ricordò dell'impressione fatta sui delegati italiani da questa dichiarazione, che rimanda a tempo inapprezzabile la costruzione del tronco, alla quale la Commissione subordina il suo voto. Essa si è rivolta invece, per avere schiarimenti, a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, il quale, in appoggio a nota del Consiglio federale, dichiarò che la Svizzera aveva votato un sussidio di tre milioni di lire al tronco Giubiasco-Lugano (alleg. N. 15). —

Altra domanda essa volse al Ministro suddetto, il quale rispose (alleg. N. 16): « Essendovi fondate speranze che « siano concretate le basi di un Consorzio per la pronta co- « struzione della linea del Ceneri, la quale assicurerebbe « sotto ogni rapporto gli interessi della città di Milano, « la linea da preferirsi per la congiunzione colla ferrovia « svizzera presso Pino dovrà esser quella che assicuri il « più breve e diretto percorso fra il Gottardo ed il porto di « Genova. E per ragginngere questo intento, una volta che « fosse assicurata la linea del Ceneri, dovrà, a mio av- « viso, spingersi lo studio comparativo dei varii andamenti « proposti fino al più minuto dettaglio, per trarre il mas- « simo profitto dalle condizioni locali ».

E come mai la prelodata Commissione, visti questi due allegati (15 e 16), poteva ritenere sciolta in modo affermativo e rassicurante la condizione alla quale subordina il suo voto? Che cosa rispose il Ministro alle sue domande? — Che la costruzione del tronco Giubiasco-Lugano, oltre la sovvenzione dei tre milioni accordati dal Governo svizzero (alleg. 15, del 19 ottobre 1878), è dipendente dalla formazione di un Consorzio (alleg. 16, in risposta alla lettera 28 detto mese), il quale completi la cospicua somma occorrente per sopperire, a fondo perduto, alla costruzione di una ferrovia del costo di 24 milioni, e di reddito assai inferiore al minimo rimunerativo.

Poteva dunque la Commissione, alla data 3 novembre 1878, dire (pag. 45): « Ritenuta l'attuazione del Consorzio internazionale per l'esecuzione immediata del passo del Ceneri, vi propone di approvare la scelta della linea lacuale da Novara per Sesto Calende, ecc. »? — Le espressioni del Ministro sono dubitative; quelle della Commissione, basate su di esse, e che non potevano altrimenti modificarsi in tre o quattro giorni, sono affermative: la logica non permette di dar loro simile carattere, e per conseguenza il verdetto della Commissione pecca di precipitazione.

Ma v'ha di più. S. E. il Ministro risponde, in data posteriore al 28 ottobre 1878, che, anche assicurata a Milano la linea del Ceneri, *a suo parere si dovrà spingere lo studio comparativo dei varii andamenti proposti fino al più minuto dettaglio, per trarre il massimo profitto dalle condizioni locali*. — Qual conto tenne la Commissione di questa franca dichiarazione? O essa aveva già istituito questi confronti, e si domanda perchè, invece di appoggiarsi a precedenti voti, non li ha esposti nella sua Relazione, del resto di gran mole? O non ne aveva istituito alcuno, ed allora perchè sentenziare, senza far precedere quel *minuto* studio che le era consigliato *ancora* dal Ministro, il quale non poteva non conoscere e non aver apprezzati i precedenti voti ufficiali? Evidentemente, dal 28 ottobre al 3 novembre, la Commissione non ne ebbe il tempo.

Ed ancora. Il Ministro, al 28 ottobre, non si decise, nè per la linea novarese, nè per la gallaratese. Disse alla Commissione: Studiate la scelta, per *trarre il massimo profitto dalle condizioni locali*. La Commissione invece, o non tenne conto della raccomandazione, o suppose che Sesto Calende fosse una condizione locale migliore di Gallarate.

Concludendo: Se Milano, sospinta nelle sue ultime trincee, dovesse soccombere al voto della Commissione, la sconfitta le sarebbe più crudele, perchè non procedente dalla esposta serie di fatti ufficiali e da esatto apprezzamento delle circostanze.

Ciò premesso, spero che il lettore, esaminando gli *Appunti* da me pubblicati, vi troverà la conferma delle mie asserzioni, ed una traccia di quello studio comparativo delle due linee che il Ministro ha invano raccomandato alla Commissione parlamentare.

Non posso però dispensarmi dal rispondere qui al principale argomento addotto nella recente relazione al Consiglio provinciale di Novara contro la linea gallaratese, col quale le si fa, senza dimostrazione, addebito di una maggior lunghezza reale e virtuale di chilometri 9 1|2.

Mancando dati precisi circa la linea lacuale, non si può istituire un esatto controllo dell'esposto. La pendenza massima della gallaratese al passo del Ticino è dell'8 per mille, ma con qualche maggior spesa può essere ridotta al 7. La massima attribuita alla novarese è del 7; ma nel tratto Laveno-Luino, la Banca di Costruzioni risolse il problema con pendenza del 10, e con sentite curve, il che fa dubitare dell'attribuita pendenza del 7. Applicando al progetto *definitivo* della novarese (che si attende) il principio e le formole date dal signor ing. cav. Ruva circa *alle distanze virtuali*, la differenza *non dimostrata* potrà, con fondamento, diminuirsi di assai; anche considerando il sempre crescente miglioramento nelle locomotive, per il quale le suddette formole potrebbero forse essere alquanto modificate. Ma di questa, per me sicura, diminuzione non tengo conto.

(2) La linea Bellinzona-Milano pel Ceneri è più corta di chilometri 29 di quella per Sesto Calende. — Ma essa comprende chilometri 54 di ferrovia di montagna, richiedente tutto l'aumento di tariffa concesso del 50 0|0. Sono dunque 27 chilometri-spesa in più, che, contrapposti ai 29 chilometri-percorrenza in meno, pareggiano il conto, e dichiarano le dette due linee equivalenti come spesa di trasporto.

La stessa linea è più corta di chilometri 18.60 confrontata colla nostra per Gallarate; ma, contrapposti i 27 chilometri-spesa in più, riesce più lunga di chilometri 8.40.

(3) Atti parlamentari. — Camera dei deputati. — Sessione del 1878 — N. 47 A, pag. 45, 186 e 188.

Mi domando invece a chi questa *distanza virtuale* sarebbe di danno. In tempo impiegato a nessuno, dacchè i pochi minuti perduti nell'ascesa si guadagnano nella discesa. In denaro, a nessuno; perchè i viaggiatori e le merci pagano i chilometri virtuali, nel solo caso di *ferrovie di montagna*, ben diverso dal caso attuale, nel quale ambo le linee hanno le loro difficoltà da superare, ma entro limiti tutto affatto ordinarii.

Il danno adunque degli asseriti chilometri virtuali non toccherebbe, nè per tempo, nè per spesa, il Commercio internazionale, nè il territoriale, ma soltanto l'esercente della ferrovia, per aumentate spese di trazione e di manutenzione. Ma, nel caso attuale, l'esercente, alle maggiori spese potrebbe contrapporre, con guadagno, le maggiori entrate.

Le spese di esercizio dei chilometri 9 1[2 virtuali *supposti* ammontano al più a L. 57,000 all'anno, e vi corrisponde un capitale di L. 950 mila.

Dalla Relazione 1876 della Commissione provinciale di Novara, pag. 29, rilevo il costo della ferrovia lacuale in . . . . L. 16,330,380

Quello della gallaratese in . . . . . » 17,109,824

Quindi maggiore spesa di costruzione a debito della gallaratese . . . . L. 779,444

E così, in tutto, la gallaratese esigerebbe un maggior capitale di un milione e settecento mila lire circa, il cui interesse al 6 0[0 è di L. 102,000 annue.

Ritenuto che il maggior provento della Bellinzago-Sesto Calende vada a danno della Novara-Arona, e che i redditi territoriali della Sesto Calende-Pino e Gallarate-Pino si pareggino (ciò che resta a vedersi, avendo la ferrovia lacuale un concorrente nella navigazione) sarebbero L. 102,000 che il tronco Gallarate-Novara dovrebbe dare di prodotto annuo netto, dipendente dal puro commercio territoriale: e divise per chilom. 29, lunghezza del tronco, lire 3500 per chilometro.

E chi oserebbe negare che il tronco Gallarate-Novara possa dare, colle vivissime ed importanti relazioni commerciali già avviate e che verrebbero a moltiplicarsi, una rendita netta così meschina, da degradarne i tronchi in posizioni le più svantaggiose della rete dell'Alta Italia?

Eppure, anche ammessa una così tenue rendita chilometrica, l'esercente della linea Pino-Gallarate-Novara sarebbe già coperto, ed il molto probabile aumento di essa costituirà per lui un assoluto guadagno; ne deduco che il lamentato aumento di percorrenza virtuale non ha alcuna conseguenza dannosa, e che l'appunto è tutto affatto specioso.

I principii e le formole dell'egregio signor cav. Ruva devono essere adoperate come il loro autore intende, e cioè per confrontare il valore *assoluto* di diversi tracciati fra due *soli* centri d'affari; non quando, come ora, fra due punti designati esiste, e presso la linea che li congiunge, *un altro* centro d'attività e di commercio.

Infine, gli oppositori della linea gallaratese esprimono unanimemente il loro desiderio di aderire ai voti di Milano appoggiandola, perchè comprendono tutto il vantaggio che ne deriverebbe a Novara dalle più facili e numerose relazioni commerciali con Gallarate... Ma non lo possono!... Interessi d'ordine europeo li obbligano a mettere in seconda linea gli interessi di Novara!

Noi siamo più franchi, e dichiariamo che Milano si agita pel proprio interesse, già troppo menomato, visto che nessun danno ne deriva all'altrui; e s'affida che ambi i Poteri legislativi vorranno tenerne conto.

Nostre Corrispondenze

Roma, 11 marzo.

Il progetto di legge per le costruzioni ferroviarie continua a rimanere inscritto nell'ordine del giorno della Camera, promettendosi forse il Ministero che ciò valga di richiamo ai deputati in permanente congedo, o serva almeno ad appagare la vista del pubblico, che contempla con invido occhio le più preziose merci esposte in vetrina, e si culla nella speranza di possederle un giorno. Ma il vero è, che io rimasi ancora al disotto della realtà pronosticandovi, sino dal gennaio, che la discussione della legge non si sarebbe intrapresa avanti la fine di marzo, incominciandosi già a parlare d'un rinvio a dopo Pasqua. Si spera che colla risurrezione di Cristo abbia anche a risorgere nell'animo di tutti la fede sulla prosperità del nostro bilancio, onde poterlo aggravare del nuovo pesantissimo fardello, senza comprometterne l'esistenza. E conviene pur dire che, allo stato delle cose, sarebbe assai prudente questo divisamento.

Intanto l'on. Grimaldi, dopo avere riferito alla Commissione sopra tutte le centinaia di petizioni delle quali vi parlai nella precedente mia corrispondenza, attende ora alla pubblicazione d'un ordinato elenco delle petizioni medesime, ed alla ristampa dell'elenco delle ferrovie della 5ª categoria, riveduto, corretto ed aumentato. Deliberazioni nuove di massima la Commissione non volle prenderne, mantenendo il suo primitivo progetto, salvo a convenire o no col Parlamento intorno alle modificazioni che verranno proposte. —

La presenza alla Camera del progetto di legge sopra citato stimola fortemente l'appetito di nuove ferrovie, e i disegni crescono proprio come i funghi in autunno; la nota locuzione *nulla dies sine linea* non venne mai applicata più a proposito. Infatti, non passa più seduta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, senza che se ne debbano esaminare; e nell'ultima si approvò in massima una linea Ponte S. Pietro-Usmate-Seregno, lungo la Bergamo-Como, non però senza fare riserve e suggerire modificazioni; e fu pure approvata una ferrovia Viterbo-Ottigliano.

E, dopo avere emesso parere favorevole di massima, con cornice di avvertenze, circa il tronco di strada provinciale di 2ª serie detto *delle Radici*, compreso fra i torrenti Dola e Mandriola nella provincia di Reggio Emilia, il Consiglio generale discusse a lungo l'importante questione idraulica del prosciugamento del lago Trasimeno: questione che, come mille altre in Italia, si trascina, colla piccola miseria di venti anni, da un Ministero all'altro e da uno all'altro Consiglio, senza poter ottenere una soluzione.

Non tengo conto dell'età dell'idea del prosciugamento, che fu messa avanti sino dal secolo scorso, essendosi bene compreso sino d'allora come sarebbe stato prezzo dell'opera il bonificare quelle zone rese paludose dalla variabilità del livello del lago, tanto per rispetto al rinsanamento dell'aria, quanto in vista di trarre dalla coltura agricola un prodotto di gran lunga maggiore all'attuale derivante dalla pesca. Bensì parlo d'una Convenzione Bonfigli per l'esecuzione degli studii e dell'opera, che data, se non erro, dal 1862; parlo di studii compiuti dall'ingegnere Balducci pel totale disseccamento, indirizzando le acque parte nell'Arno per la Chiana, e parte al Tevere pel Nestore, colla spesa di 6 milioni di lire all'incirca, studii giudicati degni d'approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sino dal maggio 1863. E siamo arrivati al 1879, per sottoporre ancora l'insoluta questione all'esame del Consiglio medesimo; e Dio voglia che questo esprima un voto formale, esplicito, spoglio degli *ibis redibis*, abbastanza frequenti nei responsi ufficiali, onde si possa prendere un partito definitivo intorno all'opportunità ed utilità del totale o parziale essicamento del Trasimeno, intorno alla validità o meno dell'impegno del Governo col signor Bonfigli. Si tratta d'un lago, il cui bacino scolante misura 33 mila ettari, comprendendo 13 mila ettari all'incirca di superficie coperta dalle acque nella provincia di Perugia, che è fra le più ubertose del Regno. —

Tornando alle sedute della settimana scorsa del precitato Consiglio, finirò il solito riassunto delle sue più importanti deliberazioni.

La Sezione 1ª approvò: un progetto di deviazione della ferrovia Roma-Firenze, al chilometro 304.960;

uno per la costruzione del viadotto sul vallone Roncidite, al chilom. 1.652 del 2° tronco della strada ferrata delle Caldare;

uno per il binario di collegamento fra la Stazione della Spezia e l'Arsenale marittimo;

due progetti per costruzione di tronchi di strade provinciali nelle provincie di Aquila e Catanzaro; e infine opinò potersi accogliere favorevolmente la domanda della Società anonima dei *tramways* di Roma, Milano e Bologna, tendente ad ottenere la facoltà di esercitare con macchina a vapore il *tramway* Milano-Saronno-Tradate.

B.

Onorevolissimo sig. Direttore

del *Monitore delle Strade ferrate.*

Reggio (Emilia), 6 marzo.

In una recente mia gita a Reggio d'Emilia ebbi la soddisfazione di visitare minutamente le officine della Società per la fabbricazione delle calci e dei cementi idraulici nello Scandianese, ed altri prodotti.

L'egregio Direttore di essa mi fu largo di spiegazioni e dei più minuti particolari, che mi permetto di portare a di Lei cognizione, chiedendole ospitalità nel reputato suo giornale, sempre sollecito ad incoraggiare le nazionali industrie e produzioni.

Dall'accurato catalogo della detta Società e dal listino dei prezzi, potei rilevare non solo la qualità dei diversi prodotti della fabbrica reggiana, ma ancora tutte le precise istruzioni concernenti l'uso dei materiali. La Direzione poi può disporre di *campionarii in natura*, che spedisce a chi ne faccia domanda.

Specialmente le *mattonelle per pavimenti*, dopo le *recenti scoperte* introdottevi con sistemi affatto nuovi, tanto per solidità, quanto per bellezza ed economia, quelle di Reggio sono oggidì di molto superiori alle altre che vidi in passato. — Constatai inoltre che nei magazzeni della Società reggiana avvi un deposito di oltre a *ventimila metri quadrati* di mattonelle, di svariatissimi disegni e colori; ed a mio credere, forse nessun altro Stabilimento di simil genere in Italia è così ben provveduto per ogni richiesta.

Conviene anche far menzione dei lavori in cemento Portland, che si fanno nella fabbrica stessa, e specialmente contorni di porte e finestre, bancalotti per finestre, balaustri, capitelli, basi, lavelli, ecc.; insomma ogni lavoro di decorazione, che generalmente si costruisce in pietra viva o marmo, qui si fabbrica in cemento con uguale solidità e con un grandissimo risparmio di spesa, il quale in diversi lavori sale fino al 70 ed 80 per cento.

Tutti questi lavori sono poi bene esperimentati, e nulla soffrono nè al sole, nè al gelo. È inutile l'aggiungere che si fabbricano *a seconda dei disegni*, che dai committenti vengono presentati alla Direzione della Società, la quale con ogni solerzia seppe in breve perfezionare di tanto i suoi prodotti. —

Passando ad altro argomento interessante per questa provincia, Le dirò che il Comitato promotore per *tramways* a vapore, presieduto dall'egregio dott. Ferri, ed avente a relatori i distinti ingegneri Viganò e Malagoli, presentò già la sua Relazione sul progetto tecnico a questa Deputazione provinciale, corredata dei documenti, disegni e di tutti i dettagli per la costruzione delle tre linee qui studiate e misuranti la complessiva lunghezza di chil. 83.687.

Le principali località toccate nella provincia dai progettati *tramways* a vapore sarebbero, partendo ciascuna linea da Reggio: Novellara-Guastalla-Suzzara, Correggio-Carpi, e Scandiano.

Il Comitato promotore non risparmiò nè spese, nè fatiche, a proprio *rischio e pericolo*, per compilare il suddetto progetto, il quale è così completo, da potersi chiamare di dettaglio; ed ora incombe all'on. Rappresentanza provinciale di Reggio d'Emilia di assecondare sollecitamente i lodevolissimi sforzi del Comitato medesimo, affinchè questi utilissimi *tramways* a vapore, reclamati dai bisogni di queste popolazioni, passino presto nei fatti compiuti.

Quod est in votis! —

Mercè poi la munificenza del benemerito comm. Ulderico Levi, di Reggio, si vedranno fra breve esauditi i fervidi voti di questa cittadinanza, la quale da tanto tempo attende che la città sia provveduta di buona acqua potabile, di cui finora difetta.

La Sotto-Commissione tecnica, costituita dallo stesso comm. Levi, per gli studii necessarii, ultimò il suo elaborato, preferendo la derivazione dall'Enza, e preventivando la spesa delle opere in L. 473,580.

E siccome il comm. Levi generosamente si obbligò ad elargire la somma occorrente per attuare questa condotta d'acqua, così Reggio deve a lui tutta la gratitudine pe gran beneficio che andrà a risentirne.

La Sotto-Commissione, nella sua relazione, porge pure pubblicamente vive grazie al suo concittadino ing.re cav.e Emilio Malagoli, il quale le fu largo d'aiuto nelle ricerche e negli studii tecnici. M.

Pregiatissimo signor Direttore

Parigi, 10 marzo.

Sono lieto di partecipare alla S. V. che l'ingegnoso apparato Chiazzari verrà quanto prima applicato a due locomotive della Compagnia del Nord. Già da più d'un anno, questo nuovo sistema d'alimentazione delle caldaie ad acqua calda venne applicato ad una locomotiva ad otto ruote accoppiate, ed alla macchina fissa delle fucine. In seguito al buon risultato raggiuntosi in queste prime prove, ne venne decisa una nuova applicazione ad una locomotiva-viaggiatori a 4 ruote accoppiate, e ad altra della serie a Grande Velocità.

L'economia di combustibile sulla locomotiva-merci, attualmente munita della pompa-iniettore Chiazzari, non riuscì ancora molto sensibile, ma in compenso si potè già constatare una notevole diminuzione nel consumo d'acqua. È specialmente sotto questo rapporto, che l'applicazione del sistema alle due locomotive-viaggiatori avrà per la Compagnia del Nord un'importanza eccezionale.

Allo scopo di accelerare vieppiù il percorso sulle grandi linee, questa Compagnia ha l'intenzione di stabilire dei treni *rapidi*, che supereranno la distanza di 131 chilometri esistente tra Parigi-Amiens e tra Parigi-Tergnier, senza alcuna fermata. Per rendere possibile l'effettuazione di tale progetto, la Direzione del Materiale è costretta a portare a 14 metri cubi d'acqua la capacità dei *tenders* esistenti, che è ora di soli 8 metri cubi.

Se coll'applicazione della pompa-iniettore Chiazzari l'economia d'acqua, che si raggiunge, fosse sufficiente a percorrere la distanza di 131 chilometri cogli attuali *tenders*, la Compagnia si dispenserebbe dalla spesa ingente richiesta dalla sostituzione dei carri di scorta oggidì in servizio.

Gradisca, egregio signor Direttore, i sensi della massima mia stima e considerazione.

Ing. N. STEFANINI.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il giorno 31 del corr. mese, presso la sede dell'Amministrazione delle Strade ferrate in Milano, si terrà l'annunziata Conferenza dei rappresentanti delle Strade ferrate nazionali ed estere, per istabilire un *servizio cumulativo diretto fra l'Italia e il Belgio.*

Profittando di tale riunione, saranno discusse, oltrecchè le basi delle tariffe ed ogni altra condizione pel servizio suddetto, alcune modificazioni da introdursi nel servizio *Italo-Germanico* ed *Italo-Svizzero*, e saranno poste all'ordine del giorno:

a) Una Convenzione speciale pel servizio cumu-

lativo coll'estero, diretto per le due vie di Modane e del Brennero.

b) Proposta pel servizio Viaggiatori e Bagagli con Ostenda, Brusselle e Londra per la via del Brennero.

c) Trasporto diretto in servizio internazionale dei Viaggiatori con treni speciali e con vetture-salon.

d) Proposte di tariffe speciali pei trasporti di merci fra l'Italia e le Stazioni Renane.

Verso la fine del corr. mese si riunirà in Torino la nota Commissione tecnica per la unificazione del materiale mobile delle ferrovie, presieduta dal comm. Biglia, per continuare gli studii sull'argomento.

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato che i depositi di gara per le forniture di qualunque natura non abbiano più ad effettuarsi esclusivamente, come ora, presso la Cassa centrale in Milano, ma anche presso le principali Stazioni della rete; e ciò allo scopo di procurare una maggiore facilitazione agli aspiranti pel ricupero dei depositi stessi.

Tali disposizioni però non potranno entrare così presto in vigore, dovendosi coordinare il servizio di contabilità pel sicuro e pronto deposito dei fondi o titoli relativi.

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha già preparato e sottoposto all'approvazione del Ministero il nuovo orario per la navigazione del lago di Garda.

Esso è combinato in modo che, rispondendo alla maggiore economia voluta per quel servizio, ogni giorno della settimana si eseguisca, sull'una e sull'altra sponda del lago, una corsa da Riva a Desenzano ed a Peschiera, e su tutte due le sponde nel martedì, giorno di mercato a Desenzano.

L'Amministrazione suddetta ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici un progetto pel prolungamento dei binarii delle calate di S. Limbania e di S. Benigno nel porto di Genova. Da tale prolungamento risulterebbe circa un chilometro di maggior posto di sbarco pei bastimenti che affluiscono in quel porto.

In seguito a concerti presi dall'Amministrazione medesima colle altre Ferrovie interessate, a cominciare dal 21 corrente, sarà attivato un *Servizio diretto per viaggiatori e bagagli* fra le principali Stazioni continentali italiane e Londra, via Modane-Parigi-Dieppe-Newhaven.

Ci scrivono da Avellino che riuscirono assai soddisfacenti gli esperimenti di prova delle travate metalliche del nuovo tronco ferroviario Laura-Avellino. Le dette travate furono costrutte dall'Impresa industriale italiana nel suo opificio di Castellammare (Stabia), e gli esperimenti eseguiti sotto la direzione del sig. cav. Tarducci, ingegnere-capo per le costruzioni delle Ferrovie Romane.

Ci scrivono poi da Roma che la Commissione che eseguì il 6 corrente la visita di ricognizione sulla detta linea, ne propose l'apertura pel giorno 31 corrente; e fu infatti stabilito così dal Ministero, affine di poter completare regolarmente i riempimenti presso i viadotti a Fontana Vetere e Tango, e dare l'ultima mano ad alcune opere di riparazione occorrenti alla galleria di S. Agata.

Il 6 corr. ha avuto luogo in Roma un'assemblea generale degli azionisti della Società ferroviaria Sicula-Occidentale, nella quale fu decisa la immediata emissione di 40,000 Obbligazioni, di 300 franchi caduna, onde poter dare un maggiore impulso ai lavori della linea Palermo-Marsala-Trapani.

Queste Obbligazioni sono garantite dalle sovvenzioni governative concesse alla detta linea.

La costruzione del nuovo ponte metallico sul torrente Cassibile, in provincia di Siracusa, venne affidata all'Impresa industriale italiana di Napoli, diretta dall'ing. comm. A. Cottrau. La medesima Impresa ha anche assunto, in questi ultimi giorni, la costruzione di un nuovo ponte in muratura e ferro sul fiume Fella, in provincia di Udine.

Siamo lieti di poter annunciare pei primi che, a cura della solerte e benemerita Casa editrice E. Loescher di Torino, e coi tipi del *Monitore delle strade ferrate*, è di imminente pubblicazione la traduzione italiana dell'aurea Memoria del Dottor Grove: *Sulla locomotiva in generale e sulle sue proporzioni*, che fa parte della nota opera tedesca, pubblicatasi sotto la direzione dell'ing. Heusinger von Waldegg (*Handbuch für Eisenbahnwesen*).

L'accurata e precisa descrizione della locomotiva nelle sue diverse forme e proporzioni, la completa, scientifica e quasi sempre originale trattazione degli argomenti più vitali riflettenti tale macchina interessantissima, la deduzione di rigorose formole per il calcolo delle singole parti, gli estesi quadri numerici che le corredano, e la loro applicazione ad esempii e casi pratici, che l'Autore espone con mirabile chiarezza e concisione, fanno di questo scritto uno dei migliori che siano finora comparsi sull'argomento.

La edizione italiana poi, che sta per pubblicarsi, oltre al riunire tutti i pregi di quella tedesca, presenta altresì uno spiccato carattere di originalità, avendola il traduttore, il chiarissimo ing. O. Moreno, capo del Servizio del Materiale e della Trazione delle Strade Ferrate Meridionali, corredata di copiose aggiunte, di dati pratici e di note originali sui punti più discussi e controversi dell'argomento.

Il merito intrinseco dell'opera stessa e questa ultima circostanza accennata, che acquista speciale valore dalla profonda erudizione scientifica e dalla molta pratica dell'egregio traduttore, il quale è incontestabilmente uno dei più distinti ingegneri che onorano il nostro paese, ci fanno certi che il libro da noi annunziato verrà, da quanti in Italia si occupano di meccanica ferroviaria, accolto con plauso, come quello che viene a riempire degnamente una lacuna finora vivamente sentita nella nostra letteratura tecnica.

Notizie Ferroviarie Italiane

Commissione d'inchiesta. — La Commissione di inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane era convocata per ieri (11), alle ore 9 antimeridiane, nella consueta sala del palazzo della Minerva, per le comunicazioni del nuovo suo presidente, on. senatore Brioschi.

— La Commissione per l'esame del progetto di legge per la proroga di termine per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane riesci composta degli on. Mazza, Borelli G. B., Di Blasio, La Porta, Baccarini, Lugli, Pissavini, Pianciani e Delvechio. L'on. Lugli sarà il relatore.

Ferrovie Romane — Il *Popolo Romano*, del 9, dice: In questi giorni sono state presentate al Presidente del Consiglio due proposte tendenti a definire il riscatto delle Ferrovie Romane.

Crediamo che possa venir presa in considerazione la proposta ultima, meno complessa, e che ha per base di poter effettuare il riscatto definitivo senza alterare affatto i risultati della inchiesta parlamentare.

— Un dispaccio poi da Roma, 11, alla *Nazione* dice:

Il Ministro dei lavori pubblici ricevette una Commissione degli azionisti delle Ferrovie Romane, e si dichiarò pronto a proporre al Consiglio dei Ministri la questione del riscatto. L'on. Depretis manifestò identiche intenzioni. I giornali credono che la questione sarà composta.

— Da Roma scrivono pure alla *Nazione*:

Merita spiegazione una notizia, da me trasmessavi col telegrafo due giorni or sono, e che non tutti i lettori, che il vostro giornale conta in Roma, sono riusciti a comprendere.

Io dunque vi informava che, nella sua relazione sul bilancio dell'entrata, l'on. Corbetta « cancellava gl'interessi delle Ferrovie Romane per circa 9 milioni ».

Per chiarire questa notizia, è d'uopo ricordare che il Governo ha convertito circa 640 mila Obbligazioni delle Ferrovie Romane, riscattandole col dare in cambio per ogni Obbligazione 15 lire di rendita 5 0[0. Ed è perciò creditore degli interessi sopra le Obbligazioni riscattate e che ascendono ad oltre 9 milioni.

Ora parve all'onorevole relatore che questa somma, tenuto conto dei rapporti d'interesse esistenti fra lo Stato e l'Amministrazione delle Romane, non dovesse figurare nella parte attiva del bilancio, e quindi si credeva autorizzato a ridurre da questo lato le previsioni presentate dall'on. Magliani.

Ferrovia Adriaco-Tiberina. — Alla *Gazzetta d'Italia* scrivono da Cesena, 9:

Come vi ho annunziato telegraficamente, oggi a mezzogiorno si è radunato in questa città il Congresso ferroviario, allo scopo di discutere e votare una deliberazione da sottoporre ai due rami del Parlamento circa la linea ferroviaria Adriaco-Tiberina, che dovrebbe congiungere Venezia a Roma, valicando l'Appennino e passando per la Romagna e l'Umbria.

Circa 40 rappresentanti hanno preso parte al Congresso, e si notavano fra essi i senatori Finali e Marignoli, i deputati Puccioni e Saladini, molti Sindaci e rappresentanti di Comuni interessati nella costruzione di questa grande linea ferroviaria, che tocca da vicino gli interessi di una delle più importanti regioni della nostra penisola.

La Presidenza riuscì composta del deputato Saladini presidente, e dei signori Finali, Schioccolini avv. Adone, Monti ing. Coriolano, comm. Iacopo Collotta e Contin cav. Antonio, questi ultimi due rappresentanti il Municipio e la Deputazione provinciale di Venezia.

Dopo i discorsi del presidente Saladini, del senatore Finali e del deputato Puccioni; e dopo animata discussione, alla quale presero parte il comm. Collotta, l'ing. Monti ed altri, venne approvato alla unanimità il seguente ordine del giorno:

« I rappresentanti dei Corpi morali interessati alla costruzione di una linea ferroviaria da Roma a Venezia per le Romagne e per l'Umbria, adunati in Congresso; convinti di difendere un interesse altamente nazionale colla linea progettata di una ferrovia Adriaco-Tiberina, secondo gli studii presentati al Parlamento,

Fanno voti:

« Perchè si ripari, nella legge per il completamento delle costruzioni ferroviarie, alla omissione di un valico appenninico coll'obbiettivo di Roma, coordinato cioè alla suddetta linea, che per la Valle del Tevere e del Savio al Veneto e valico Alpino, congiunga per la più breve e diretta via la Capitale nostra.

« Rivolgono poi raccomandazione ai membri del Parlamento, e specialmente a quelli che appartengono ai territorii del Lazie, Veneto ed Umbria e delle Romagne, perchè nella imminente discussione, e possibilmente prima del chiudersi della discussione generale, presentino, svolgano e sostengano una risolutiva, colla quale il Parlamento riconosca doversi comprendere nel progetto una linea di tanta importanza.

« Fanno voti pure ai senatori e deputati di sostenere la domanda già fatta dalla Città e Provincia di Venezia per la esecuzione delle linee Mestre-Castelfranco, Bassano-Trento, e pel tronco di abbreviamento da Venezia al valico della Pontebba ed a Trieste, per viemmeglio assicurare il conseguimento degli scopi a cui mira la ferrovia Adriaco-Tiberina.

« Nomina d'urgenza un Comitato esecutivo, coll'incarico di dar pronta comunicazione di questi voti al Governo e alla Commissione parlamentare, ai senatori e deputati, e di fare quanto esso creda del caso perchè sia ottenuto il supremo scopo.

« Il Comitato si farà centro a tutti i Municipii e Corpi morali interessati, per continuare un'azione collettiva morale e materiale nel comune interesse.

« Il Congresso raccomanda al Comitato esecutivo lo studio di una prosecuzione diretta della ferrovia Adriaco-Tiberina da Baschi per Viterbo fino a Roma ».

Quest'ordine del giorno votato, venne nominato il Comitato dei sindaci di Cesena, Perugia, Venezia, Roma e Ravenna.

E dopo ciò, il Congresso fu chiuso.

Ferrovie Venete. — La *Gazzetta di Venezia*, del 6, riferendosi alla notizia data la scorsa settimana, scrive:

Notizie posteriori ci pongono in grado di poter affermare che realmente la Commissione parlamentare ha deliberato di proporre che nell'elenco delle strade di prima categoria sia inserita, oltre la ferrovia Mestre-Camposampiero, anche quella Mestre-Castelfranco.

Dapprima la deliberazione era stata diversa, e quale ce l'avevano annunciata: ma in seguito a successive rimostranze, essa fu cangiata appunto nel senso che ora indichiamo; tanto più facilmente in quanto che fra i membri di quella Commissione eravi precisamente chi, tempo addietro, aveva data la concessione della linea Mestre-Castelfranco.

Ferrovia da Udine al mare. — Il *Giornale di Udine*, dell'8, dice che il tracciato di questa linea è stato compiuto, nonostante il tempo poco favorevole, dall'egregio ing. Antonio Chiaruttini, assistito dall'ing. Sporeni. La linea riuscirebbe delle meno costose. Il tratto da Casabianca a Nogaro sarebbe di poco più di 11 chilom. Ora si sta eseguendo il progetto di dettaglio, e la riduzione del vecchio progetto, ricuperato dalla Camera di commercio, da Palma a Casabianca; il qual progetto, come si sa, abbraccia la linea da Udine a Cervignano. Pare che anche al di là dal confine si risvegli l'idea della congiunzione; ma di ciò ad un'altra volta.

Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba. — La *Gazz. Uff.*, del 3 corr., ha pubblicato il R. Decreto del 30 gennaio p. p., con cui la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Milano, col nome di *Società anonima delle Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba*, colla durata di 90 anni, decorrendi dal 7 marzo 1878, e col capitale di L. 2,250,000, diviso in n. 4500 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata ad emettere n.° 9000 Obbligazioni da L. 250 in oro ciascuna, fruttanti un interesse annuo,

netto di ritenuta, di lire quindici in oro, pagabili per semestri al 1° luglio di ciascun anno, e rimborsabili nel periodo della durata della Società, cominciando dal decimo anno.

Ed è approvato lo statuto sociale modificato dall'assemsemblea generale degli azionisti del 24 dicembre 1878.

Tramways di Genova. — Leggiamo nel *Corr. Mercantile* del 5:

Abbiamo accennato, a suo tempo, alle trattative che erano state iniziate tra il Municipio di Rivarolo e la Società francese del *tramway*, ed alla possibilità di vedere percorsa, nella prossima estate, tutta la vallata della Polcevera da quel comodo mezzo di trasporto; ma le notizie, che si hanno sui risultati delle trattative in corso, lasciano temere che tali speranze vengano, pur troppo, deluse.

Il Consiglio comunale di Rivarolo ebbe già rinunciato alle primitive ragioni, che lo inducevano ad impedire il passaggio del *tramway* per quel Comune, rimettendo a due ingegneri l'incarico di fare gli opportuni studii, — ciascuno nell'interesse delle rispettive parti, — per addivenire agli accordi definitivi in ordine ai lavori che la Società dovrebbe eseguire sulla strada da percorrersi, quando un forte disaccordo fra gli stessi ingegneri venne ad apportare pericolo di naufragio alle trattative. Pare che cagione di tale disaccordo sia la differenza di circa 700 metri di pavimentazione, che l'ingegnere del Comune pretenderebbe in più di quello che l'ingegnere della Società si crederebbe tenuto ad accordare.

Speriamo che, trattandosi di cosa che non in interessa le sole parti contendenti, ma che è di vero e vitale interesse di numerose popolazioni, l'Autorità provinciale interverrà per appianare tutte le divergenze e rendere sollecito lo scioglimento della pratica.

— E nel *Corriere Mercantile* dell'8:

Le sollecitazioni della stampa genovese per il pronto scioglimento della vertenza tra il Municipio di Rivarolo e la Società del *tramway* ottennero un ottimo successo.

La nomina di una Commissione nel seno della Deputazione provinciale, coll'incarico di adoperarsi perchè vengano rimossi gli ostacoli al pronto passaggio del *tramway* per Rivarolo, è cosa certa, e torna ad elogio della sollecitudine della Deputazione suddetta.

Inoltre ci consta in modo positivo che la Provincia venne incaricata dalla Società del *tramway* di trasmettere al Municipio di Rivarolo una maggior offerta per la spesa di pavimentazione, in modo che la disparità esisteute tra le perizie dei due ingegneri viene di molto alleggerita.

Ci viene anzi riferito che la proposta della Società del *tramway* al Municipio di Rivarolo, per l'aumento della indennità, venne spedita ieri dalla Deputazione provinciale.

Tramways di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione* del 6:

Il R. Delegato concedeva in affitto ai signori Otlet, concessionarii della ferrovia a cavalli tra Firenze e Prato, un appezzamento di terreno lungo la via del Ponte alle Mosse, all'effetto di ridurlo atto a servire per le grandi scuderie e rimesse, necessarie all'uso di quella e forse di altre linee, che a benefizio dei nostri suburbi ci auguriamo siano per intraprendere gli egregi concessionarii.

Tramways e ferrovie. — Il *Popolo Romano* dice che al Tribunale civile di Roma si agitò questa nuova ed importante questione, se cioè, e sino a qual punto, sia ammissibile la coesistenza di un *tramway* a vapore sopra una linea parallela ad una ferrovia pubblica, quando il concessionario di questa ne abbia il privilegio esclusivo. La discussione ebbe luogo fra il comm. senatore Astengo e l'avv. Baccelli. Quest'ultimo sosteneva che le Provincie ed i Comuni sono liberi nelle concessioni dei *tramways* a vapore, e che questa libertà, moderata solo dai regolamenti di polizia stradale, non è diminuita dal privilegio di una concessione di ferrovia.

Il Tribunale accolse le conclusioni della Società dei *tramways*. — Ora il Ministero dei lavori pubblici può essere tranquillo nelle sue dichiarazioni, e pur contente le nostre Provincie.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — La *Gazzetta Ticinese* ha per telegrafo da Berna, 7:

In seguito a sicure informazioni, un Consorzio di Case bancarie ha garantito il pagamento del restante della quarta rata delle Azioni della Ferrovia del Gottardo, e di assumersi i 6 milioni di Obbligazioni che ancora sono disponibili. Quindi è assicurata la dimostrazione finanziaria dell'impresa.

Ferrovie svizzere. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*, del 7:

La riunione generale straordinaria degli azionisti della Banca ferroviaria svizzera, tenutasi il 28 febbraio in Basilea, sotto la presidenza del sig. Ed. Hentsch, ha discusso ed epprovato il rapporto presentato dal Consiglio d'amministrazione sulla costituzione della Banca e sulle funzioni del Consiglio d'amministrazione, non che ha dato la sua adesione a tutte le altre proposte presentate dal Consiglio d'amministrazione stessa.

Ferrovia del Sempione. — A quanto annuncia la *Gazzetta di Losanna*, in seguito agli avvisi espressi a Parigi, i rappresentanti della Compagnia della strada ferrata del Sempione intavoleranno ben presto delle trattative officiali, e terranno delle conferenze internazionali relative al traforo del Sempione.

Ferrovie in Germania. — Il *Giornale d'Alsazia* dice che la gran linea, che deve unire Metz a Berlino, sta per essere compiuta. L'esecuzione della sezione della Mosella, fra Treves e Coblenza, ove c'era tutto a farsi, ha ritardato finora il compimento della linea, ma oggi i lavori d'arte sono quasi tutti finiti; il ponte monumentale, che passa il Reno da Coblenza, è costrutto; e gl'ingegneri promettono libera alla circolazione, per il 15 maggio prossimo, la linea, che deve stabilire ona comunicazione diretta fra la Capitale e l'estrema frontiera occidentale dell'Impero.

Notizie Diverse

Strade nazionali e provinciali — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 febbraio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, che accorda l'aumento di un milione al fondo assegnato per l'anno 1879 dalla legge 20 giugno 1877 alla costruzione di strade nelle provincie che più ne difettano.

Il fondo assegnato all'esercizio 1881 dalla citata legge per lo stesso oggetto sarà diminuito della eguàl somma.

— A questo proposito, la *Riforma*, dell'8, scrive:

Col suddetto aumento, l'on. Mezzanotte potrà appaltare alcuni tratti di strade urgenti e desiderati, sui quali ha già pronti i progetti di esecuzione.

Finora sono in corso di appalto quindici tronchi di strada per la lunghezza complessiva di metri 164,000 e pel costo totale di L. 3,480,000; ma altri appalti seguiranno a giorni, secondo sappiamo essersi disposto dall'on. Ministro, per altre strade la cui spesa ragguaglierà, se non la superi, quella degli appalti in corso; sicchè in tutto si avrà un complesso di opere in esecuzione per circa sette milioni di lire, de' quali la più piccola parte potrà pagarsi nell'anno corrente, e la maggiore ne'successivi, profittando opportunamente della maggior larghezza delle assegnazioni dei futuri bilanci.

Opere pubbliche. — Il 2 corr. si è costituita la Giunta parlamentare incaricata dello studio dello schema di legge per aggiunte e modificazioni al titolo IV della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, eleggendo a presidente l'on. Baccarini ed a segretario l'on. Chimirri.

Le acque del Colosseo — La mattina del 3 corr ebbe luogo l'immissione delle acque stagnanti del Colosseo nella galleria, che le deve versare nel Tevere.

Per un canaletto, che congiunge il bacino colla vecchia fogna, le acque s'immettono in questa, e quindi nella nuova Cloaca, che dall'arco di Costantino va al Tevere.

La breve operazione venne diretta dall'ing. Pietro Narducci, assistito anche dall'ing. Contigliozzi, alla presenza dell'on. Coppino, ministro della pubblica istruzione, del senatore Fiorelli, direttore generale degli scavi, del professore Lanciani, del consigliere duca Leopoldo Torlonia, e di varii altri ragguardevoli personaggi.

Le acque, passando per un piccolo foro, entrano nella vecchia fogna, ed abbassano pian piano il livello: occorreranno almeno due giorni perchè possa essere prosciugato il piano stagnante.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 16 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* dell'8 corr.), è concessa facoltà agl'individui indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 6 concessioni d'acqua per forza motrice (1 prov. di Reggio Emilia, 1 id. Parma, 1 id. Bologna, 1 id. Cuneo, 1 sottoprefett. di Rieti, 1 id. Terni); 4 concessioni d'acqua per irrigazioni (2 prov. di Cuneo, 1 id. Mantova, 1 id. Firenze); e 2 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (1 prov. Como, 1 sottoprefett. Lecco).

Unione postale internazionale. — Fu distribuita ai deputati la Relazione della Commissione che esaminò il progetto di legge per l'approvazione della Convenzione dell'Unione postale internazionale conchiusa in Parigi il 1° giugno 1878.

La Relazione è dell'on. Maurigi, ed espone le ragioni che indussero la Commissione ad accettare la Convenzione, della quale si propone l'approvazione alla Camera.

La Giunta propone inoltre il seguente ordine del giorno, in conformità alle idee svolte nella Relazione:

« La Camera invita il Ministero a presentare immediatamente un progetto di legge, che coordini la tariffa postale interna ai principii ed alle sanzioni a cui è informata la Convenzione dell'Unione postale universale, conclusa a Parigi addì 1° giugno 1878, e passa alla votazione del progetto di legge. »

Ufficii telegrafici — Il 1° corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Borgoforte (prov. di Mantova) e Sori (prov. di Genova), ed è stato aperto un Ufficio governativo in Somma Vesuviana (prov. di Napoli); il 2 un Ufficio simile in Sezzè (prov. di Alessandria).

— Il giorno 5 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei priveti nella Stazione ferroviaria di S Giovanni d'Asso (prov. di Siena), ed il 6 in Caltavuturo (prov. di Palermo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Illuminazione elettrica a Milano — La *Perseveranza* dell'8 dice:

L'esperimento d' illuminazione elettrica della Piazza del Duomo è, l'altro ieri sera, riuscito egregiamente. Vi assistevano il Sindaco cogli assessori Cusani, Labus, Tagliasacchi, e il segretario generale del Municipio, cav. Tagliabò; alcune Autorità governative, alcuni membri dell'Istituto di scienze, e molti consiglieri comunali. — Alle nove e mezzo precise si spensero i fanali del gaz; poi l'ingegnere Alfredo Kunwald diè il segnale; ed in un *fiat*, dodici candele elettriche illuminarono la Piazza. Lo spettacolo fu veramente bello: l'illuminazione superiore d'assai a quella di circa cento ottanta fiammelle di gas, che mandano la loro luce all'ingiro e nel centro della Piazza: poi da dodici si aumentò a ventiquattro il numero delle candele elettriche, ed allora fu una vera festa nella folla, che s'era adunata in Piazza, la quale era tanto illuminata, che si poteva leggere a molta distanza da una candela elettrica. Quando si riaccesero i fanali del gas e fu spenta la luce elettrica, abbiamo potuto giudicare quanto questa sia superiore in purezza e splendore.

Il bravo ingegnere De-Kunwald s' ebbe ieri sera le più vive dimostrazioni di simpatia, e fu vivamente applaudito da coloro che assistevano all'interessante esperimento.

Concorso tecnico. — Come è noto, il 28 febbraio decorso scadeva il termine utile per la presentazione dei saggi di un Dizionario tecnico *dell'Architetto*, *dell'Ingegnere civile ed agronomo*, pel concorso aperto da S. E. il Ministro della pubblica istruzione, e pel quale è assegnato un premio di L. 4000. Crediamo sapere (dice la *Nazione*) che i concorrenti sono due, il signor Gaetano Miozzo di Treviso e il Collegio degli ingegneri di Firenze.

La Commissione giudicatrice, che dovrà adunarsi in questa città, fu nominata nella solenne adunanza del 20 settembre 1875 dal secondo Congresso degli ingegneri ed architetti italiani, come segue: cav. ing. Emilio Bignami-Sormani, cav. prof. Camillo Boito, e cav. ing. Girolamo Chizzolini di Milano; cav. prof. Felice Francolini, comm. prof. Angelo Vegni e comm. ing. Giovanni Pini di Firenze; comm. prof. Alessandro Betocchi di Roma, e cav. prof. Rendina di Napoli.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Cessazione del servizio dei trasporti oltre Genova ed oltre Savona, per la via di mare.

Conforme a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste strade ferrate, lo speciale servizio di corrispondenza marittima, attuatosi il 1° aprile 1872 a Genova ed a Savona, pel trasporto degli oggetti di Finanza e delle merci a grande ed a piccola velocità in destinazione di oltre Genova e di oltre Savona per la via di mare, e di cui anche nell'Avviso al pubblico delli 22 febbraio 1873, *cesserà d'essere in vigore col giorno 31 marzo corrente.*

In conseguenza di che, queste Strade ferrate non accetteranno più, *dal 1° aprile p. v.* spedizione di oggetti di finanza, nè di merci con destinazioni oltre Genova od oltre Savona, via di mare.

Il pubblico potrà, per altro, indirizzare i suddetti trasporti ad intermediarii di Genova o di Savona; ma la responsabilità dell'Amministrazione cesserà di fatto e di diritto dal momento dell'effettuata consegna a Genova od a Savona ai destinatarii indicati dal mittente sulla nota di spedizione, e ciò a tenore dell'articolo 121 delle vigenti Tariffe e condizioni dei trasporti.

Milano, 6 marzo 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii furono tenuti con riguardo anche nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali, negoziate a principio a 360, non ebbero per ultimo che il prezzo di 355; al contrario delle Obbligazioni relative, fiacche a principio a 274.50, ringagliardite per ultimo e quotate a 275.25 contanti e 276 fine mese. I Boni a 586.

Le Sarde, della serie A, si pagarono 275 a 275.75 e 276; la serie B, a 271.25 e 272,50; le nuove a 247 e 249.25.

Le Pontebbane, da 412 a 413 — L'Alta Italia, da 269.75 a 270.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 147 e 150; le Obbligazioni a 245 e 244 — Le Vittorio Emanuele a 255 — Le Azioni Ferrovie Romane s'aggirarono sull'85 all'84; le Obbligazioni sul 291 al 290.

CONVOCAZIONI

Società Romana per lo zucchero nazionale. Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 23 corrente in Firenze (via Ginori, 6), per la

nomina dei sindaci e della Commissione rinunciante, e per comunicazioni della Direzione.

Banca Tirrena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 26 corrente in Roma (via del Corso, 173), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la votazione del bilancio 1878, per la nomina di amministratori e censori, e per modificazioni allo statuto.

Banca Generale (*Roma*) -- Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corrente in Roma (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d' amministrazione e dei revisori dei conti sul bilancio 1878, e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1879.

Banca Romana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corrente in Roma (via della Pigna, 14), per la presentazione del bilancio 1878, per udire le relazioni del Consiglio d' amministrazione e dei censori, per deliberare sul detto bilancio, e per la nomina di un reggente.

Banca agricola ipotecaria — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Napoli (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull' andamento sociale a tutto 1878, per approvazione del bilancio 1878, e pel rinnovamento dei consiglieri uscenti.

Società anonima Fabbrica di calce e cementi di Casale Monferrato — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corrente in Casale (sede sociale), per deliberare sopra modificazioni allo statuto sociale.

Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso la Prefettura di Pisa, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di rialzo e rinforzo di un tratto dell'argine lungo la ripa destra dell'Arno, compreso fra la casa Vannucchia ed il Passeggio, della lunghezza di m. 3552.10, in diminuzione della presunta somma di L. 23,388.81, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della formazione di una scogliera a difesa della spalla sinistra del 2° ponte sul fiume Tanagro, lungo il tronco ferroviario Contursi-Romagnano (linea Eboli-Jonio), alla progressiva 22,216, per il presunto importo di lire 77,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito interinale L. 2700; cauzione definitiva L. 7700.

— Il 21 detto mese, presso il Municipio di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di ghiaia per la manutenzione delle strade esterne durante il 1879; per il presunto importo di L. 64,247.25. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Tarsia, tronco dalla strada nazionale delle Calabrie alla Stazione di Roggiano-Gravina presso Pruneto, della lunghezza di m. 4828.70, e del presunto importo di L. 54,093.56. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Il 22 detto mese, presso la suddetta Prefettura, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strade comunale obbligatoria di Bocchigliero (1° tronco), dall'abitato alla strada mulattiera di S. Pietro, della lunghezza di m. 5976.83, per il presunto importo di L. 56,976.72. Deposito interinale L. 1400; cauzione definitiva L. 5600.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione ed escavo dei fiumi e canali di trevisana e friulana navigazione, della lunghezza totale di chilom. 150, in diminuzione della presunta complessiva somma di L. 110,982.19, così ridotta in seguito a ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dalla consegna a tutto il 1883. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 20,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di valle d'Agri, compreso fra la Taverna dell' Acinello e la Sella Amendola, della lunghezza di m. 8968.54, per il presunto importo di L. 293,924. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Il 23 detto mese, presso il Municipio di Piano di Sorrento, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di prolungamento dello sbarcatoio sulla marina di Cassano, in consorzio col Comune di Sant'Agnello, per il presunto importo di lire 58,000. Lavori da eseguire entro il settembre 1879. Deposito interinale L. 6000, oltre L. 800 per le spese; cauzione definitiva mediante garanzia solidale accetta ai Comuni rispettivi.

— Il 24 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l' appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Perano a Castiglione Messer Marino, compreso fra l'abitato d'Archi e traversa comunale di Montazzoli, della lunghezza di metri 23,937.60, per la presunta somma di L. 491,074. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 25,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione del 7° tronco della strada nazionale Termini-Taormina,, compreso fra la Gola degli Impisi e Randazzo, della lunghezza di m. 17,913.83. per la presunta somma di L. 151,720. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto del compimento della costruzione del tratto della strada provinciale da Agnone a S. Barnaba presso S. Buono, compreso fra il torrente Sente ed il tratturo di Castiglione, della lunghezza di m. 2250.60, per il presunto importo di L. 88,487. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Foggia, si terrà un'asta per l'appalto dell'allargamento e sistemazione del tronco superiore del canale Ofantino, compreso fra la sezione 192 presso l' Incile e la sezione 96 a valle del ponte Trinipoli-Barletta, per la presunta somma di L. 211,714. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 8500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 25,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l' appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale Appulo-Lucana, compreso fra Potenza e Grottale, della lunghezza di m. 69,947, per la presunta annua somma di L. 39,280. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 4500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 29 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinvinciale da Banca dei Monaci a Raddusa, compreso fra il Fondaco delle Caune e Raddusa, della lunghezza di m. 3901.26, in diminuzione della somma di L. 84,560.64, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 5500 in numerario o rendita D. P. cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Foggia, si terrà un'asta per l' appalto della quadriennale manutenzione delle opere di bonificamento eseguite e da eseguire nelle parti orientale ed occidentale del lago Salpi, per la presunta annua somma di L. 20,120. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

6ª Settimana. — *Dal 5 all'11 febbraio 1879.*

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	377,277.40	260.91
Settimana corrisp. nel 1878	1,446.—	339,658.19	234.90
Differenze nei prodotti della settimana 1879	»	+ 37,619.21	+ 26.01
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	2,043,953.20	1413.52
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	2,047,020.07	1415.64
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	»	— 3,066.87	— 2.12
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	157,317.75	136.21
Settimana corrisp. nel 1878	1,139.—	138,396.37	121.51
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 18,921.38	+ 14.70
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,151.36	824,346.35	715.98
Introiti corrisp. nel 1878	1,139.—	776,014.03	681.31
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 12.36	+ 48,332.32	+ 34.67

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di gennaio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,901.50	9,858.65	6,917.25
Piccola Velocità	6,005.91	241.20	2,767.70
Totali	31,907.41	10,102.85	9,684.95

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal 17 al 23 dicembre 1878.*

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana	1,657	489,958.00	15,417.60
Settimana corrisp. del 1877	1,646	484,523.73	15,348.77
Differenza in più	11	5,434.27	68.83
Differenza in meno	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 x.bre 1878	1,656	25,526,990.60	15,760.27
Periodo corr. 1877	1,646	26,442,932.54	16,424.95
Aumento	10	—	—
Diminuzione	—	915,941.94	664.68

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori	8651	10,629.88	34016	58,746.79	69,376.67
Bagagli e cani	192	153.31	919	1080.23	1,233.54
Merci a G.V.	903	812.44	2793	6363.40	7,175.84
Merci a P.V.	1317	7,576.63	1668	12,963.67	20,540.30
Introiti diversi	»	387	»	697.34	1,084.34
Totale L.	11063	19,559.26	39396	79,851.43	99,410.69

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

ESAMI PER L'AMMISSIONE DI NUOVO PERSONALE

AVVISO

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, allo scopo di provvedere al rimpiazzo di 120 posti già resisi vacanti presso i vari Uffici e Stazioni della Rete, nella categoria degli **impiegati amministrativi**, colla qualifica di **Applicati provvisori**, ha stabilito in massima di aprire degli esami, ai quali potranno prender parte tutti i giovani regnicoli che abbiano i requisiti voluti dal Regolamento sul personale attualmente in vigore, e di cui si trascrivono i più importanti, cioè:

1° Che siano di età non inferiore a 18 anni e non superiore a 30; fatta eccezione pei militari, i quali potranno accettarsi fino ai 33, purchè il loro congedo non dati da oltre due anni;

2° Che siano di sana costituzione fisica da constatarsi da un Ispettore sanitario dell'Amministrazione, all'atto dell'esame.

Gli aspiranti alla suddetta categoria di posti dovranno far pervenire al Consiglio d'Amministrazione, non più tardi del 31 marzo p. v., una regolare istanza, in carta da bollo da centesimi 50, corredata dai seguenti documenti:

a) Estratto autentico dell'atto di nascita;

b) Certificato di vaccinazione;

c) Certificati autentici degli studi percorsi;

d) Documenti autentici constatanti gli eventuali impieghi privati o pubblici, precedentemente coperti;

e) Certificato di buona condotta, rilasciato dall'Autorità municipale, e di data recente, coll'indicazione dello stato civile;

f) Per gli ex-militari, congedo illimitato od assoluto, il primo accompagnato dall'estratto matricolare Modello 10, e il secondo dal certificato militare di buona condotta;

g) Fedina criminale.

Tale istanza dovrà essere scritta tutto di pugno del ricorrente, il quale dovrà inoltre, dopo la firma, specificare chiaramente il proprio domicilio, per rendere possibili le comunicazioni che si avranno a fargli.

Ove dalla ispezione dei documenti siano riconosciuti ammissibili, i concorrenti saranno chiamati agli esami nella prima metà del mese di aprile, in giorno e località da stabilirsi, e che verranno fatti conoscere con lettera a ciascuno di essi.

Gli esami saranno **scritti** ed **orali**, e verteranno sulle seguenti materie:

Per l'esame in iscritto.

a) Composizione obbligatoria in lingua italiana e facoltativa in lingue straniere.

b) Quesito d'Aritmetica — Prime 4 operazioni a numeri interi o con frazioni ordinarie e decimali — Proporzioni — Regola del 3 semplice e composta.

c) Quesito di Geometria elementare — Definizione delle figure elementari, piane e solide — Regole pratiche per la calcolazione delle superficie e dei volumi.

d) Saggio di calligrafia, pel quale potrà anche bastare lo scrivere 8 o 10 righe del componimento con cura speciale, continuando il resto col carattere ordinario.

Per l'esame orale.

Interrogazioni sull'Aritmetica e Geometria, entro i limiti di cui ad *b*) e *c*) — Nozioni elementari sul sistema metrico di pesi e misure, e sulla Geografia d'Europa in generale, e d'Italia in particolare.

Agli aspiranti, sempre della categoria suaccennata, i quali saranno stati, dietro constatazione della loro idoneità, assunti in servizio, verrà immediatamente corrisposta una retribuzione giornaliera di ital. L. 3, la quale rimarrà invariata per tutto il tempo in cui, a termini del Regolamento, durerà il periodo di prova cui saranno assoggettati prima di ricevere una nomina definitiva.

In tale occasione poi si prevengono gli aspiranti che tutte le domande per impiego che fossero già state presentate ad un Ufficio qualunque dell'Amministrazione, saranno considerate nulle e come perente; e quanto ai documenti, benchè sia a ritenersi, per le disposizioni date, che siano già stati restituiti, tuttavia dovrà essere cura degli aspiranti stessi di provvedere al ricupero di quegli atti che vi fossero ancora allegati, e ciò allo scopo di poterli unire alla nuova istanza che intendessero produrre.

Milano, li 26 febbraio 1879.

Il Presidente

G. MORANDINI.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 15 novembre corr., alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per sei anni del tronco della strada provinciale N. 5, da Torino a Savona per Mondovì, compreso fra la città di Carmagnola ed il confine colla provincia di Cuneo di metri 4832.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 5,117.87, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 673 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 2240, o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 4 *marzo* 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto.

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 15 corrente alle ore 10 antimerid. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo in-

canto per l'appalto della manutenzione per sei anni del tronco della strada provinciale N. 6 da Torino a Saluzzo, compreso fra la diramazione dopo Carignano, della strada provinciale Torino-Cuneo ed il confine, oltre Lombiasco, colla Provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 7,741 escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 4,658.63, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio col 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 514, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 1713 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 4 marzo 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regia Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione della Società anonima italiana per la Regia Cointeressata dei Tabacchi procederà col giorno 1° aprile p. v., a ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffici centrali della Società, in Roma, via Due Macelli, num. 78 e 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventunesima serie delle Obbligazioni della Regia che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° luglio p. v., e ciò a mente degli articoli 22 dello statuto sociale e 39 del regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 3 marzo 1879.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

Governo deve trovare qualche spediente provvisorio, che nulla pregiudichi i molti studii che si sono fatti; che una proposta è venuta dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane; che nessuna risoluzione finora venne presa, ma nominerà una Commissione per studiare il modo più conveniente (*).

Nervo. Ringrazia il Ministro ed il relatore delle loro dichiarazioni, e prega il Ministro di accettare un ordine del giorno analogo, con cui gli si raccomanda di presentare entro il prossimo mese di mgggio una proposta di legge all'uopo, la quale, provvedendo temporariamente, sancisca il principio del riscatto, senza pregiudicare la questione dell'esercizio.

Il ministro *Mezzanotte* prega l'on. Nervo di ritirare la sua proposta.

Nervo la ritira.

Si passa quindi alla discussione degli articoli di legge, che sono approvati senza altre osservazioni.

Ed allo scrutinio segreto, la suddetta legge ottenne voti favorevoli 191 con 30 contrarii.

(*) Vedi più sotto le *Notizie Ferroviarie Italiane*.
(La Redazione).

LA CIRCOLARE DEL MINISTRO MEZZANOTTE
discussa alla Camera dei deputati

Sulla Circolare del Ministro dei lavori pubblici circa l'industria meccanica nazionale, di cui trattava diffusamente l'articolo di fondo del nostro numero precedente, aveva luogo, nella seduta del 12 corr. alla Camera dei deputati, una interrogazione dell'on. Zeppa al Ministro medesimo: interrogazione che fu poi convertita in interpellanza, e che noi riassumiamo dai giornali di Roma, insieme colla discussione e colla deliberazione che ne seguì, a completa informazione dei nostri lettori, senza aggiungervi alcun commento che ci pare superfluo.

Zeppa ricorda la Circolare 19 febbraio, colla quale l'on. Ministro dei lavori pubblici raccomanda agli Ufficii governativi, incaricati degli appalti, ecc. per l'esercizio ferroviario, di tener conto di alcune clausole nell'interesse dell'industria nazionale. Il Ministro raccomanda che, a parità di condizioni, si accetti l'offerta del produttore nazionale; e fin qui non ci sarebbe da fare osservazioni.

L'oratore però non consente col Ministro negli altri criterii enunciati nella Circolare medesima, di cui dà lettura (*).

L'oratore crede che questa Circolare sia informata ai principii del più assoluto protezionismo.

Ricorda le precedenti discussioni in materia economica, e dice d'aver osservato, in occasione dei trattati di commercio, che il libero scambio aveva perduto uno dei suoi valorosi campioni, l'on. Luzzatti.

L'oratore non crede che il grido degli industriali possa esercitare influenza in Parlamento a favore della protezione.

È naturale quel grido, che si è trasformato a seconda delle epoche diverse, ora colle apparenze di sentimento nazionale, ora col pretesto del benessere degli operaj, che reclamano lavoro.

(*) Fu già inserita testualmente nel nostro N. 9 a. c.
(La Redazione).

L'oratore crede che anche col libero scambio si possa incoraggiare l'industria nazionale. La questione è sul modo; e la Circolare dell'on. Ministro ha scelto il modo peggiore, il meno atto a raggiungere il fine.

L'oratore esamina le idee espeste nella Circolare, e dice che la Camera non le avrebbe certamente approvate, se le fossero state enunciate prima.

Crede sbagliato il concetto della Circolare, anche perchè accorda protezione a danno dello Stato.

Domanda come mai, con semplici Circolari, si voglia fare una vera rivoluzione economica nel paese.

Dice che la Circolare è dannosa alle stesse industrie che voglionsi proteggere, e sostiene che lo Stato diventerà tributario di un solo produttore, dopo due o tre esperimenti.

L'oratore soggiunge altre considerazioni contro la Circolare medesima.

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) ringrazia l'on. Zeppa di aver sollevata questa questione. La concorrenza è un nome vano, quando non vi è parità di condizioni. Se questa manca, vi ha la peggiore delle protezioni, quella dell'industria straniera a danno della nazionale.

L'on. Ministro ricorda l'ordine del giorno votato dalla Camera nella discussione del progetto sull'esercizio ferroviario governativo. Quell'ordine del giorno raccomandava la preferenza, a parità di condizioni, ai prodotti nazionali, tutto considerato.

Quell'ordine del giorno era l'espressione dei sentimenti delle Camere di commercio e delle Associazioni operaje.

Cosa contiene la Circolare? Essa combatte la protezione, sostenendo gl'interessi dello Stato, dei consumatori e dei produttori.

L'on. Ministro nota la differenza del pagamento in oro per le produzioni straniere, e dell'aggio relativo dovevasi tener conto nella Circolare.

Il produttore straniero è esente dal pagamento dei dazii doganali; il produttore italiano li paga sulle materie prime.

L'on. Ministro dice che la concorrenza non è possibile a queste condizioni, e che un privilegio viene ad accordarsi all'industria straniera.

Dichiara che intende solo di combattere la protezione all'industria straniera. La Circolare non tende ad altro.

L'on. Ministro non sa se sia riuscito a soddisfare l'on. Zeppa, ma non ha altro da aggiungere.

Zeppa dichiara che non può ritenersi soddisfatto.

La questione è grave, e crede che la Camera debba pronunziarsi sulla medesima. Converte quindi la sua interrogazione in interpellanza, affinchè possa farsi una discussione sulla questione.

Chiede che la Camera fissi un giorno per lo svolgimento della interpellanza.

Luzzatti crede che le dichiarazioni del Ministro sieno così gravi, da non potersi a lungo protrarre la discussione della questione. Prega la Camera di fissare il giorno meno lontano che sia possibile.

Mezzanotte dice essere desideroso che la discussione si faccia presto.

Il *Presidente* invita l'on. Zeppa a presentare una mozione, affinchè non sia necessario un nuovo discorso di svolgimento dell'interpellanza. Il giorno si fisserà poi per la discussione della mozione.

Zeppa presenta la seguente mozione:

« La Camera non approva la Circolare del Ministro dei lavori pubblici, emanata il 19 febbraio, e passa all'ordine del giorno ».

Mezzanotte prega la Camera che si discuta la mozione domani.

La Camera delibera che la mozione dell'on. Zeppa sia discussa domani.

All'indomani (13), la Camera riprese la discussione sulla mozione Zeppa.

Gli on. *Carbonelli* e *Sperino* presero a difendere la Circolare, sostenendo il primo ch'essa non offende i principii scientifici, e che la vera libertà economica non è praticamente applicata da alcun Governo; ed il secondo, ch'essa non fa che metter l'industrie straniere in condizione eguale a quella ch'è fatta alle nazionali dalle tasse interne. Egli non intende il libero scambio fra nazioni che abbiano parità di condizioni industriali. Afferma poi che l'esperienza converte anche i più illustri e valorosi campioni della libertà economica; e legge, lodandolo, un passo di un recente libro dell'on. Luzzatti sulle inchieste industriali, dal qual passo emerge, a suo credere, che il Luzzatti medesimo ammette la necessità di perequare i dazii nelle industrie meccaniche.

Anche gli on. *Plutino* ed *Incagnoli* parlano in favore della Circolare; e l'on. *Nervo* rinuncia alla parola, avendo udito che l'on. *Luzzatti* ha rinunciato a svolgere le sue ragioni contro la Circolare medesima.

Luzzatti dice che si era iscritto per parlare, quando sperava che la Camera volesse fare lunga e profonda disamina su sì grave questione. Ma la calma della notte temperò gli ardori di ieri.

L'oratore avrebbe voluto domandar conto della Circolare, più che all'on. Mezzanotte, ai Ministri delle finanze e del commercio, responsabili della politica economica del paese.

La Circolare inoltre involge gravissimi interessi internazionali per l'attinenza della questione coi trattati di commercio. Ma nè gli onorevoli Ministri delle finanze e del commercio, nè quello degli affari esteri assistono alla discussione.

Ecco perchè egli rinunziò a parlare.

Crede però aver diritto di parlare per fatto personale, essendo stato accusato di aver mutato le sue idee dall'on. Zeppa con parole cortesi, mentre l'on. Sperino lo ha invece troppo lodato!

L'oratore dice che l'on. Zeppa l'accusò di aver disertato la bandiera del libero scambio, perchè contribuì ad esacerbare i dazii.

Non crede d'avere a ciò contribuito; e svolge delle considerazioni tecniche sulla tariffa doganale nelle industrie meccaniche, cominciando l'esame dalle tariffe piemontesi.

Nota la sconcordanza tra il valore delle macchine e il dazio delle materie prime, e ricorda il periodo della revisione e il progetto dell'on. Sella.

Ricorda le lagnanze dei fabbricanti italiani e dei costruttori meccanici contro la tendenza di alcune Amministrazioni ferroviarie di preferire le industrie straniere alle nazionali. Si accusa la Società dell'Alta Italia, e l'oratore dice che i lagni erano legittimi, e contribuirono a costituire un'opinione pubblica contraria a quella Società.

Dimostra che nel caso delle vetture e vagoni di ferrovia si aveva la sperequazione e la protezione a rovescio, di cui si parla a torto nella Circolare del 19 febbraio.

Oggidì abbiamo felicemente iniziata la riforma daziaria, che non era iniziata quando l'oratore scriveva l'opuscolo citato con benevolenza dall'on. Sperino. Allora esprimeva un desiderio, che ora è quasi compiuto. Attualmente l'industria dei vagoni ha ottenuto una perequazione, che deve tranquillare i loro benemeriti costruttori.

La riforma daziaria ha avuto una costante tendenza a togliere le protezioni al rovescio e le sperequazioni.

L'oratore crede che una perequazione assoluta e ideale non sia possibile, se non ribassando i dazii sulle materie prime, come si è cominciato a fare per l'acciaio.

L'oratore chiede al Ministro dei lavori pubblici di spiegare il vero senso di alcune delle dichiarazioni fatte nella Circolare.

Domanda se pagano o non pagano dazio i prodotti delle industrie meccaniche, che vengono dall'estero. In ogni caso, non è con una Circolare, ma con una legge, che devesi provvedere.

L'oratore si riserva di trattare ampiamente la questione, quando la Camera discuterà la legge sugli zuccheri.

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) dice che il presidente del Consiglio è trattenuto in Senato; e dichiara che alla Circolare del 19 febbraio fu data una interpretazione, che non è conforme allo spirito di essa.

I vagoni e tutto ciò che serve alle costruzioni ferroviarie ed all'esercizio entrano in franchigia, e ciò costituisce protezione una all'inverso.

I concorrenti esteri hanno l'esenzione dei dazii doganali; ma ciò è dipendente dalle condizioni stipulate negli atti di concessione, approvati con leggi speciali.

Colla Circolare non si fece che mettere in avvertenza le Amministrazioni del dovere di preferire, a parità di condizioni, l'industria nazionale all'estera.

L'industria nazionale dev'essere preferita, a parità di condizioni. Ecco tutto.

L'on. Ministro conchiude dichiarando che non verrà mai meno ai principii della libertà economica.

Fusco svolge il seguente ordine del giorno:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni dell'on. Ministro dei lavori pubblici, e confidando che nell'applicazione della Circolare 19 febbraio 1879 non sia recata offesa nè ai principii di libertà economica, nè alla legge di contabilità, nè ai legittimi interessi dell'industria nazionale, passa all'ordine del giorno ».

Zeppa dice che prende atto della dichiarazione, colla quale il Ministro affermò di voler applicare la Circolare secondo i principii del libero scambio, e ritira la sua mozione, associandosi all'ordine del giorno dell'on. Fusco.

Pres. Ci sono anche gli ordini del giorno degli onorevoli Sperino e Plutino.

Plutino e Sperino si associano all'ordine del giorno Fusco.

Luzzatti dice che l'interpretazione data dall'on. Fusco all'ordine del giorno è conforme all'opinione sua e dei suoi amici. Accetta quindi l'ordine del giorno Fusco.

Pres. Mette ai voti l'ordine del giorno Fusco.

È approvato ad unanimità. (*Ilarità generale e prolungata*).

Linee d'allacciamento al Gottardo

QUADRO di confronto dei diversi progetti per l'allacciamento delle ferrovie italiane colla linea del Gottardo a Bellinzona secondo gli interessi

Interessi	Percorso	Per	Tratte	Chil.
del PIEMONTE	da Torino a Bellinzona	Santhià, Arboro, Cressa, Sesto Calende (VALVASSORI)	Torino-Santhià	60
			Santhià-Arboro-Cressa - Sesto Calende	56
			Sesto Calende-Gavirate-Pino	46
			Pino-Bellinzona	25
			Chilom.	187
		Novara, Bellinzago Sesto Calende (SOLDATI)	Torino-Novara	101
			Novara - Bellinzago-Sesto Calende	30
			Sesto Calende-Ispra-Pino	50
			Pino-Bellinzona	25
			Chilom.	206
della LOMBARDIA	da Milano a Bellinzona	Monte Cenere	Milano-Chiasso	53
			Chiasso-Lugano-Bellinzona	53
			Chilom.	106
		Gallarate, Gavirate, Pino	Milano-Gallarate	41
			Gallarate - Gavirate-Pino	53
			Pino-Bellinzona	25
			Chilom.	119
		Gallarate, Sesto Calende, Ispra, Pino	Milano-Gallarate	41
			Gallarate - Sesto Calende	17
			Sesto Calende-Ispra-Pino	50
			Pino-Bellinzona	25
			Chilom.	133
della LIGURIA	da Genova a Bellinzona	Novara, Sesto Calende, Ispra, Pino (SOLDATI)	Genova-Novara	141
			Novara - Bellinzago-Sesto Calende	30
			Sesto Calende-Ispra-Pino	50
			Pino-Bellinzona	25
			Chilom.	246
		Novara, Gallarate (per Turbigo) Gavirate, Pino (TATTI)	Genova-Novara-Gallarate	171
			Gallarate - Gavirate-Pino	53
			Pino-Bellinzona	25
			Chilom.	249
		Mortara, Ponte Boffalora, Gallarate, Gavirate, Pino (VALVASSORI)	Genova-Mortara	116
			Mortara - Ponte Boffalora-Gallarate	46
			Gallarate - Gavirate-Pino	53
			Pino-Bellinzona	25
			Chilom.	240
		Mortara, Trecate, Turbigo, Gallarate, Gavirate, Pino (CASTELLI)	Genova-Mortara	116
			Mortara-Trecate Turbigo	29
			Turbigo - Gallarate	20
			Gallarate - Gavirate-Pino	53
			Pino-Bellinzona	25
			Chilom.	243
del VENETO	da Venezia a Bellinzona	Bergamo, Calolzio, Como, Monte Cenere (VALVASSORI)	Venezia - Bergamo	233
			Bergamo - Calolzio	27
			Calolzio-Erba-Como	30
			Como-Lugano	30
			Lugano - Bellinzona	30
			Chilom.	350
		Rovato, Milano, Gallarate, Sesto Calende, Ispra, Pino	Venezia-Rovato	201
			Rovato-Milano	65
			Milano - Gallarate-S.to Calende	58
			Sesto Calende-Ispra-Pino	50
			Pino-Bellinz.	25
			Chilom.	399

Nostre Corrispondenze

L'ASSEMBLEA DELLA COMPAGNIA REALE DELLE FERROVIE SARDE.

Roma, 18 marzo.

Sabato 15 corrente si tenne in Roma, secondo l'annunciata convocazione, l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, con una ragguardevole rappresentanza di Azioni, e presieduta dal Consigliere delegato comm. Epaminonda Segrè. La Relazione del Consiglio d'amministrazione incominciava nei termini seguenti: « Nel presentare alla vostra approvazione il bilancio consuntivo della gestione sociale dell'anno 1878, non possiamo trattenerci dall'esprimere la nostra compiacenza di constatare la eccedenza attiva che essa lascia nella cifra di L. 572,440, la quale permette, dopo una sospensione di ben quattro anni, di riprendere la distribuzione dei dividendi fra le Azioni. Che se non tutte le Azioni possono questa volta approfittare di tale beneficio, i fatti compiuti durante la stessa gestione del 1878 ci affidano che ben presto anche le Azioni ordinarie o comuni incominceranno a concorrere al riparto degli utili ».

E il finale del rapporto dei revisori dei conti suonava come appresso, in perfetta armonia col preludio testè accennatovi: « Così siamo giunti al termine della nostra modesta esposizione sull'esame da noi compiuto del bilancio del 1878 della Compagnia, lietissimi in cuor nostro che a voi non avverrà di rinvenire, come spesso avviene, il veleno nella coda. Perchè la *Liquidazione proventi ed oneri* presenta una eccedenza attiva netta di L. 572,440, onde quest'anno finalmente vi è dato raccogliere il primo meritato compenso ai lunghi sacrifizii che voi avete saputo imporvi per salvare l'avvenire della Compagnia, i primi frutti di quella Convenzione, la cui conclusione e sanzione legislativa deve parervi sempre più una rara fortuna, ove pensiate alla sorte ben altrimenti diversa di altre Convenzioni ferroviarie ».

Dal canto mio, riproducendovi l'alfa e l'omega delle due Relazioni lette all'Assemblea, vi avrò sostanzialmente informati intorno alla medesima. Nè, ad essere giusti, si può chiamare pretenziosa la compiacenza intesa ed espressa dal Consiglio per la ripresa dei pagamenti degli interessi alle Azioni di preferenza, perchè non è certo rimasta estranea al conseguimento di un tale risultato la onesta ed oculata operosità dell'Amministrazione. — Parimenti non si può, in verità, sgabellare per rettorica la esaltazione della Convenzione 1° maggio 1877, fatta dai revisori dei conti. L'avere saputo condurre a salvamento in porto nel 1877 una Convenzione ferroviaria tanto fortunata, in mezzo al naufragio universale di tutte le altre (che non hanno tuttora grande speranza di poter rialzare prossimamente le vele per correre migliori acque), fu un vero miracolo di perseveranza e di tenacità compiuta dal comm. Segrè, ottenendo un premio, « ch'era follia sperare ».

Cosicchè, come comprenderete agevolmente, la riunione ultima degli azionisti delle Ferrovie Sarde riuscì, in opposizione alle precedenti, un vero idillio d'amore. Guarite tutte le passate infermità, e migliorate altresì di tanto le attuali condizioni economiche della Compagnia, ritornò la concordia negli animi: la è questa, pur troppo, una storia di tutti i giorni e di molte famiglie.

« Non è stato però senza una sollecitudine eccezionale e senza gravi sforzi (è anche detto nella Relazione del Consiglio), che si potè conseguire l'intento, di cui va data lode al personale delle costruzioni ed al suo egregio capo, ingegnere Piercy ». E lo scopo ottenuto, di vitale importanza per la Compagnia, fu l'apertura al pubblico esercizio entro l'anno 1878 delle due sezioni da Chilivani ad Ozieri da una parte, ed a Giave dall'altra; dal cui fatto dipendeva il cominciamento dell'applicazione della garanzia governativa di prodotto netto chilometrico di L. 14,800, in luogo di quella di L. 12,000, tanto per le nuove, che per le vecchie linee.

Venne quindi deliberato, come conseguenza dell'approvazione dei conti del 1878, che, tolta la prelevazione del 5 0[0 applicata ad iniziare il fondo di riserva, gli utili netti della gestione siano ripartiti, in misura eguale, fra le 60,000 Azioni di preferenza della classe A; inoltre si approvò che, insieme col detto dividendo, si paghino alle Azioni medesime le L. 107,953.32, residuo attivo del bilancio del 1877, nella proporzione e colle modalità già stabilite nell'assemblea straordinaria del 17 settembre 1878; a condizione che, all'atto della riscossione di tali pagamenti, siano presentate tutte le cedole di interessi scaduti al 1° gennaio 1879. Complessivamente fu liquidata in L. 9.65 la quota spettante a ciascuna Azione di preferenza, dal N. 1 al 40,000, e in L. 8.50 quella per le Azioni dal N. 40,001 al 60,000.

Ma il punto nero delle Strade ferrate Sarde, ch'io non devo omettere di segnalarvi, gli è la discesa della media chilometrica dei prodotti dell'esercizio, da L. 4991.08 a L. 4,712.15; rammaricando che il Consiglio non sappia assegnare, come disse, una causa speciale a questa diminuzione, perchè, secondo me, la causa speciale ci ha da essere, un vero vizio organico nella condotta dell'esercizio. Può avere ragione il Consiglio, rispetto alla gestione del 1878, nel ritenere che ragioni economiche e finanziarie, non peculiari alla Sardegna, abbiano contribuito a portare sì magro risultato; ma non bisogna dimenticare che il regresso dei prodotti non è fenomeno rivelatoci soltanto l'anno passato, essendo facile a riscontrarsi nei quadri statistici annuali una scala sempre decrescente, senza soluzione di continuità. Ammetto di buon grado l'attenuante per il Consiglio d'amministrazione, che solo da due anni la Compagnia conduce direttamente l'esercizio delle proprie linee, onde ne deriva naturalmente che l'organizzazione ne sia ancora difettiva; e prendo atto soprattutto volontierissimo delle credibili promesse del Consiglio stesso di voler dedicare ogni studio ed ogni cura affine di promuovere l'incremento degli introiti. Scapiterebbe, infatti, il Consiglio nella meritata reputazione acquistata, ove non giungesse prestissimo a questa meta, e ne rimarrebbero danneggiati gli interessi sociali.

Dalla Sezione prima del Consiglio superiore dei lavori pubblici venne approvato il progetto per la costruzione del 1° tronco dalla strada provinciale di 1ª serie, n. 15, lungo la Valle del Trigno, fra la Stazione di S. Salvo e l'abitato del Comune stesso, in provincia di Chieti; e vennero pure approvati un progetto per opere di consolidamento della trincea fra i chil. 35 + 345 e 35 + 590 nella variante di Collemonco, sulla linea ferroviaria Buffaloria-Cosenza, ed un progetto di consolidamento degli imbocchi nord delle gallerie Passarello 1° e 2°, nel tronco Favarotta-Licata.

Il Consiglio generale poi approvò, con varie condizioni ed avvertenze, le proposte per alcune varianti alla tratta Ravajola-Confiente, della strada nazionale Genova-Piacenza, nel suo percorso in provincia di Pavia; approvò pure in massima il progetto per la protrazione dei moli guardiani del porto-canale di Fiumicino, suggerendo alcune modificazioni da aversi presenti nel progetto definitivo; e finalmente, in linea tecnica e con qualche avvertenza, approvò pure il progetto per una ferrovia Castellammare-Cancello.

B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*.

Nel confermare le informazioni che abbiamo già date circa il viaggio della regina d'Inghilterra in l'Italia, possiamo oggi aggiungere i seguenti ragguagli ufficiali.

S. M. la regina Vittoria viaggierà in forma affatto privata, sotto il nome di Contessa di Kent. Partirà da Parigi il 27 corr. alle ore 2.45 pom., con treno speciale, composto di due carrozze-salon Reali inglesi, di altre due carrozze-salon, di due vetture di 1ª classe e di tre furgoni, appartenenti alle Ferrovie francesi.

Il treno Reale arriverà a Modane il 28 alle ore 6.40 ant. (ora di Parigi), e ripartirà alle ore 8.25 (ora di Roma) direttamente per Arona, ove arriverà, per desiderio espresso della Regina, alle ore 3.47 pom. Sembra poi certo che, invece di prendere il battello a vapore, la Regina farà il tragitto da Arona alla villa Clara a Baveno mediante carrozze all'uopo preparate.

La Regina sarà accompagnata dalla principessa Beatrice, sua figlia, e da numeroso seguito.

Molti Inglesi che svernano in Italia, nell'occasione del soggiorno della Regina Vittoria sul Lago Maggiore, hanno fatto conoscere il desiderio di visitare il detto lago, recandosi a fare omaggio all'Augusta loro Sovrana.

Sennonchè, mentre quelli dimoranti a Pisa, Firenze, Roma e Napoli ecc. hanno comodità di fare il viaggio coi treni diretti che giungono ai transiti, così di Pisa e Firenze, come di Milano ed Alessandria, trovando le loro coincidenze per Arona, quelli invece che soggiornano nella riviera ligure di ponente, a Mentone, Nizza, Cannes ecc., non avrebbero la stessa opportunità, salvo di pernottare lungo la strada.

A togliere siffatto inconveniente, sappiamo che la Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, sta prendendo gli opportuni accordi colla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo per l'attivazione di treni speciali da Nizza ad Arona. Secondo il risultato dei primi treni che si effettueranno, si deciderà in seguito il numero di codesti treni speciali.

Essi saranno stabiliti in modo da evitare la pernottazione lungo il viaggio; e quindi partirebbero verso le 7 ant. da Nizza per giungere circa alle ore 6 pom. ad Arona, offrendo l'opportunità di arrivare prima di notte al Lago Maggiore, le cui attrattive per una visita degli amatori verrebbero così ad essere aumentate.

I treni di ritorno da Arona partirebbero poi circa il mezzogiorno.

La *Perseveranza* di ieri, in un articolo che tratta delle conseguenze della circolare dell'on. Mezzanotte sull'industria nazionale, domanda se il materiale per le Ferrovie dell'Alta Italia proveniente dall'estero paghi o no il dazio d'entrata al confine. Per quanto ci consta, noi possiamo affermare che quell'Amministrazione paga ora, come in passato, i diritti di dazio per tutti i materiali che importa dall'estero; e che nel fare le sue aggiudicazioni per forniture, ha sempre tenuto, come tuttora tien conto, in confronto colle offerte dei concorrenti nazionali, dell'importo dei detti dazii.

È fatta eccezione soltanto pei materiali destinati alla costruzione ed all'esercizio di nuove linee, i quali godono, a termini dei singoli Capitolati di concessione approvati per legge, della totale o parziale esenzione delle tasse doganali; il che è conforme a quanto si fa anche per le altre Ferrovie.

Crediamo quindi fuor di dubbio che l'on. Ministro,

nelle sue dichiarazioni alla Camera *(V. più sopra il rendiconto)*, abbia voluto alludere a questa seconda categoria di materiale privilegiato; come crediamo altresì che la *Perseveranza*, nel pubblicare il sovraccennato articolo, non avesse sott'occhio un esatto rendiconto della discussione.

Da fonte sicura veniamo informati che, salvo cause imprevedibili, l'apertura al pubblico esercizio della linea Conegliano-Vittorio è fissata pel 15 aprile p. v.

Fummo da più parti interpellati se agli aspiranti agl'impieghi vacanti presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, pei quali venne già pubblicato l'avviso di concorso, venisse accordata una indennità, o qualche facilitazione di viaggio, recandosi alla sede per subire gli esami.

Dobbiamo dichiarare che, anche a termini dell'art. 8 delle *Norme* all'uopo fissate, « ai concorrenti ammessi agli esami non sarà accordata alcuna speciale facilitazione pel viaggio di andata alla sede di questi, nè per quello di ritorno al rispettivo domicilio ».

Il Ministro dei lavori pubblici ha stabilito che il sig. cav. Bussi, R. Commissario per le Strade ferrate, dovrà riunire in conferenza i delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, del Gottardo, dei Servizii postali Federali e delle Imprese di navigazione, a fine di concretare, di comune accordo, l'orario estivo 1879, sia della navigazione sul Lago Maggiore, sia dei treni ferroviarii delle linee aventi un rapporto diretto con quella navigazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie tenne l'11 corr. in Roma due sedute, una la mattina, l'altra la sera.

Discusse sull'andamento dei suoi lavori; e per affrettarli, modificando la precedente sua deliberazione, decise d'incominciare l'inchiesta pubblica il giorno 8 aprile a Milano, e di la recarsi negli altri principali centri ferroviarii della rete dell'Alta Italia, come Torino, Genova, Venezia, Verona. Esaurito lo studio di quella rete, la Commissione procederà alla inchiesta pubblica sulle Ferrovie Meridionali o su quelle Romane, secondochè reputerà più opportuno.

È necessario che, tanto le Amministrazioni e i funzionarii delle strade ferrate, come le Camere di commercio, i negozianti, spedizionieri e, in genere, tutte le persone che, per l'esperienza e le cognizioni loro, desiderano contribuire a questo importantissimo lavoro, si preparino a rispondere a voce od in iscritto alle domande contenute nel questionario già pubblicato.

Le risposte in iscritto dovranno essere presentate alla Commissione dentro il mese di agosto del corrente anno.

— La Commissione medesima ha tenuto una nuova adunanza la mattina del 14, sotto la presidenza dell'on. senatore Brioschi.

Dopo lunga discussione, ha definitivamente ripartita la materia del questionario in tre parti: *tecnica*, *finanziaria* e *tariffe*. Per ciascuna di queste parti è stato nominato un Comitato, coll'incarico di farne argomento speciale di studio.

Per quanto concerne le ferrovie sotto l'aspetto militare, la Commissione ha confermata la precedente sua deliberazione, colla quale fu costituito un apposito Comitato, di cui fanno parte i generali Cadorna e Bertolè-Viale, ed il senatore Torelli.

Le Convenzioni proposte dai ministri Spaventa e Depretis, nonchè il progetto dell'on. Breda, saranno presi in esame da tutti i Comitati, ciascuno per la parte che ha l'incarico di studiare.

Il Comitato tecnico si compone del presidente Brioschi, dei deputati Ranco e Baccarini, e dell'ispettore del Genio civile, comm. Biglia; quello finanziario si compone del senatore De Vincenzi, e dei deputati Genala, La Porta e Monzani; e quello per le tariffe si compone dei senatori Verga e Bembo e dei deputati Nervo e Guala.

Ferrovie Romane — Leggiamo nel *Popolo Romano* del 17:

Il Consiglio dei ministri, nella sua ultima seduta, ha deliberato in massima di definire la questione del riscatto delle Ferrovie Romane, già stabilito colla Convenzione del 1873, accettando le basi del progetto presentato dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie stesse al Governo.(*)

Questo progetto, col fissare il termine utile del 31 dicembre 1880 per la definitiva risoluzione della Convenzione 1873, non altera punto le conclusioni che potrà prendere la Commissione d'inchiesta a proposito dell'esercizio.

Il Consiglio dei ministri, nell'affidare ai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici l'incarico di compilare l'opportuno progetto da presentare al Parlamento, intende che il Governo abbia a prendere quelle maggiori ed accurate cautele, che valgano a tutelare lo Stato verso la Società.

È una dichiarazione opportuna, la quale, mentre tien conto delle considerazioni svolte in questi giorni negli Ufficii della Camera, risponde ad un vero interesse dello Stato e degli interessati, giacchè definisce in modo formale una vertenza, che da 5 anni è sospesa senza vantaggio di alcuno.

Ferrovia Milano-Saronno — Leggesi nella *Perseveranza* del 17:

I lavori di costruzione della strada ferrata da Milano a Saronno (chil. 20), concessa dal Governo al signor Alberto Vaucamps e C., sono ormai compiuti; di modo che, per quanto ci venne detto, nel giorno 19 corr. marzo verrebbe praticata la visita di collaudo e la prima corsa d'inaugurazione dell'intera linea, la quale verrà poi senz'altro aperta al pubblico servizio.

Ci felicitiamo di questo fatto, tanto più che il tronco di ferrovia da Milano a Saronno, in un avvenire più o meno prossimo, sarà prolungato fino a raggiungere il suo naturale obbiettivo, vale a dire fino a collegarsi colle ferrovie ticinesi d'accesso al Gottardo, passando in prossimità di Varese.

E dobbiamo far voti perchè quest'obbiettivo venga presto raggiunto, giacchè per tal modo Milano verrebbe dotata di una linea brevissima e diretta per arrivare a quel valico alpino, sia che si voglia raggiungere la linea del Lago Maggiore Luino-Magadino, sia che si voglia raggiungere la linea del Monteceneri con un breve tronco da Malnate a Mendrisio.

(*) Fu già da noi riferito nel numero del 26 febbraio p. p. (LA RED.)

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In relazione alla notizia telegrafica riferita nel precedente numero, leggiamo nella *Gazzetta Ticinese*:

Il 4 corrente marzo venne conchiusa, sotto riserva di ratifica da parte degli Stati interessati, una Convenzione fra i delegati della Società della Ferrovia del Gottardo e la Società di sconto, la Banca per il commercio e l'industria ed J. Bleichröder in Berlino, circa il pagamento della 4ª rata del capitale Azioni e l'assunzione di 6 milioni di Obbligazioni in prima ipoteca sulla Ferrovia del Gottardo. Il Consorzio delle suddette Case bancarie garantisce alla Società del Gottardo il pagamento completo della quarta rata dei capitale Azioni, contro una provvisione di fr. 250,000,

ossia 2 per 100 sulle 25,000 Azioni, che al 25 febbraio non erano ancora pagate. Inoltre lo stesso Consorzio assume i 6 milioni di franchi di Obbligazioni di prima ipoteca, che la Società della Ferrovia del Gottardo non ha ancora disposto, al corso minimo del 60 per 100, e bonifica alla Società tre quarti del maggior ricavo delle suddette Obbligazioni oltre 63 il per 100.

Se non si ha alcun beneficio su questi 6 milioni, il prezzo medio dei 32 milioni di fr. in Obbligazioni, che la Società della Ferrovia del Gottardo ha ancora da disporre secondo il protocollo di Lucerna, sarà di 85 per cento; se poi i 6 milioni di franchi recentemente disposti daranno un beneficio oltre il 63 per 100 previsto, il prezzo medio dei 32 milioni di franchi in Obbligazioni salirà ad 86 o 87 per cento.

Agli altri membri del Consorzio, per procurarsi il capitale di costruzione della Ferrovia del Gottardo, è lasciato aperto l'adito a questa Convenzione entro il termine di ratifica (12 marzo del corrente anno).

— La stessa *Gazzetta* ha il seguente telegramma da Berna, 12:

L'assuntore del tunnel del Gottardo, sig. Favre, ha interposto opposizione presso il Consiglio federale contro la domanda della Società della Ferrovia del Gottardo di essere autorizzata all'iscrizione ipotecaria per 70 milioni sulla rete del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 30; dal lato di Airolo m. 4.90; in totale m. 34.90, cioè m. 5 in media giornaliera.

Il lavoro fu sospeso ad Airolo per 6 giorni, in seguito a rottura del condotto del Ticino per una valanga.

Restano da perforare, per compiere la galleria di direzione, m. 2258.70.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di febbraio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 10,000 (febbraio 1878: 12,076, introito) fr. 10,500 (fr. 12,767.85); merce trasportata tonn. 1750 (tonn. 1889), introito fr. 7800 (fr. 7668.03); introito complessivo fran. 18,300 (fr. 20,435,88), ossia fr. 446,34 (fr. 498.44) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggieri trasportati 9900 (1878: 12,802), introito fr. 7800 (fr. 9841.40); merce trasportata tonn. 1150 (tonn. 1138), introito fr. 3600 (fr. 3033.40); introito complessivo fr. 11,400 (fr. 12,874.80); ossia fr. 438.46 (fr. 495.18) in media al chilometro.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio federale, nella seduta del 7 corr., in vista dell'impiego delle strade ferrate in casi di guerra, ha ordinato la elaborazione di un unico tipo di orarii grafici per tutte le strade ferrate svizzere, e la sua introduzione col principio del prossimo servizio estivo.

— Il 6 corrente venne inoltrata al Consiglio federale una domanda di concessione per la costruzione di 12 ferrovie stradali (*tramways*), esercitate con locomotive, ed eventualmente ad aria compressa, di una lunghezza complessiva di 300 chilom.

Queste ferrovie saranno costrutte ed esercitate secondo il sistema del sig. ing. Teodoro Lutz, cioè a binario normale, in modo che non sia necessario uno scarico delle mercanzie trasportate. La domanda di concessione venne inoltrata dalla Casa Emilio Dreissfuss e Comp. in Zurigo, la quale si è assicurato il concorso di forze finanziarie estere, specialmente francesi. Un'altra garanzia per l'esecuzione della concessione si ha in ciò, che il concessionario si è acquistata la cooperazione del sig. Lutz stesso, il quale assume la direzione tecnica delle progettate ferrovie stradali. Le spese preventive sono calcolate nella perizia presentata al Consiglio federale a fr. 60,000 per chil., quindi in complesso a 18 milioni di franchi. Calcolando l'introito a fr. 12,000 e le spese d'esercizio a fr. 6,500 per chilom., si avrà un interesse del capitale di costruzione del 9 per cento.

La domanda di concessione venne mandata per esame e preavviso all'Ispettorato tecnico presso il Dipartimento federale delle strade ferrate.

Ferrovie francesi — Il sig. Wilson ha presentato alla Camera dei deputati il rapporto sul progetto di legge per la classificazione delle ferrovie d'interesse generale; ed il sig. Journault ha presentato un altro rapporto relativo alla rete algerina. La Camera si occuperà ben presto di questi rapporti, che comprendono tutta la rete ferroviaria da costruire.

— La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ha preso una eccellente misura. In avvenire, ogni viaggiatore munito d'un biglietto di oltre 500 chil. avrà diritto, dopo il tragitto di 500 chil. almeno, di fermarsi in qualunque città intermedia, purchè egli non giunga alla sua destinazione al dilà di 24 ore dopo il treno, da lui abbandonato lungo la strada per approfittare della fermata.

Accidente ferroviario in Francia. — Un accidente, che avrebbe potuto avere terribili conseguenze, fu per fortuna evitato in questi giorni presso Lagny, sulla linea dell'Est.

In seguito alla rottura d'un cerchione, il *tender* del treno espresso deviò. Per la velocità acquistata, tutte le vetture stavano per precipitarsi dietro il *tender*, quando il macchinista potè stringere i freni elettrici. L'azione è stata subitanea, e l'urto fu così evitato. Il treno si fermò poco dopo, e i viaggiatori non provarono che una leggera scossa.

Tutti i treni espressi della Compagnia dell'Est sono muniti di freni elettrici, collocati nel vagone di testa ed a quello di dietro.

Ferrovie ungheresi. — La *Neue Freie Presse* ha da Pest, 8, che a Presburgo giunse un impiegato della ferrovia dello Stato ungherese, per assumere l'esercizio della *Waagthalbahn*, prima ancora dell'assenso dei Corpi legislativi e dell'adunanza generale. Il personale di servizio, non conoscendo la linguo ungherese, teme d'essere congedato.

— A Pest si attende fra giorni un impiegato governativo sovrastante della Ferrovia rumena, per stabilire il servizio nella Stazione di Verciorova-Predeal. La linea sulla frontiera della Transilvania vicino a Plojeschti sarà ultimata, parte entro l'estate, parte nel venturo novembre.

Ferrovie rumane — La *Frankfurter Zeitung* ha da Bukarest:

Dopo che il barone Kaufmann è giunto qui per trattare col Governo rumano la compra delle ferrovie rumane per conto dello Stato, il Ministero ha fatto la domanda preventiva rispetto ai pieni poteri, e non ha ancora ricevuto risposta. In questa sessione delle Camere non sarà presentato il progetto di legge per l'acquisto delle ferrovie; di una seconda sessione non si fa parola. — La composizione della vertenza fra il Consiglio di sorveglianza delle ferrovie rumane ed il Governo non ha fatto alcun avanzamento.

Ferrovie americane — Un *bill* fu sottoposto al Congresso americano per elevare a Stato l'attuale territorio del Dakota; e questo *bill* sarà, senza dubbio, approvato alla prossima sessione. Il Dakota è situato all'ovest degli Stati del Minnosota e dell'Iowa, ed al nord del Nebraska. È attraversato, dall'uno all'altro suo limite, dal Missurì. La sua estensione, nei rilievi geometrici, è calcolata a 150,952 miglia quadrate, cioè quasi un quinto di più delle Isole Britanniche. Però la sua popolazione, al tempo del censimento del 1870, non era che di 14,000 abitanti.

Tuttavia il Dakota s'è molto accresciuto dopo quel tempo, e possiede attualmente ben oltre i 60,000 abitanti voluti per diventare Stato. Si stima, in vista dei rapidi suoi progressi, che possederà più di 150,000 abitanti quando sarà approvato il *bill*.

Attualmente quel territorio non è che mediocremente provveduto di mezzi di comunicazione. La Northern-Pacific-Railroad attraversa i suoi distretti del Nord, ma la costruzione di questa linea è stata interrotta alla città di Bismark, sul Missurì: è questa, almeno temporariamente, il suo capolinea.

Delle altre linee sono progettate, e si è già fatto il tracciamento di alcune.

Notizie Diverse

Ponte di Ripetta a Roma. — L'apertura del nuovo ponte di Ripetta ebbe luogo il 14 corr. con molta solennità.

Bandiere, trofei, carrozze, intervento di Autorità, inviti di signori e signore, e per giunta una folla straordinaria di popolo, che si accalcava sulle due rive del fiume e lo attraversava in piccole barchette per recarsi ai Prati, — tutto ha contribuito a dare un carattere speciale e brillantissimo alla festa.

Sono intervenuti all'inaugurazione gli on. ministri Mezzanotte e Tajani, il prefetto comm. Mazzoleni, il sindaco Ruspoli, e molti altri distinti personaggi, fra cui deputati e senatori.

Il signor conte Cahen, presidente della Società dei Prati di Castello, insieme ai signori cav. Parente, ing. Cantoni, avv. Sciolla, ing. Ravà, hanno fatto con squisita cortesia gli onori della festa.

Il sig. Cahen ha letto nn elegante discorso, nel quale ha brevemente dimostrato i vantaggi di un nuovo quartiere in quella località, ringraziando il Governo ed il Municipio per avere incoraggiata la costruzione del ponte. Ha detto come S. M. il Re, nella sua recente visita ai Prati, ha mostrata la sua compiacenza nel vedere come, per iniziativa ed opera privata, sorgerà in quel luogo, quanto prima, un nuovo quartiere.

Il discorso del presidente della Società è stato vivamente applaudito.

Hanno parlato poco dopo il prefetto, quindi il sindaco, ambidue rallegrandosi con la Società, per iniziativa della quale Roma acquisterà un lustro novello.

Entro un padiglione, eretto appositamente per l'occasione, erano stati preparati abbondanti rinfreschi, che sono stati serviti ai numerosi invitati. Il Concerto romano ha suonato scelti prezzi di musica.

— La *Libertà*, a questo proposito, scrive:

Coll'apertura del ponte di Ripetta si potrà facilmente accedere in Prati, dove la Società ha costruito alcune bellissime strade. Avanti al ponte si apre un largo piazzale, terminato ai fianchi da due comode strade. Quella a sinistra, che è in linea retta colla via Tomacelli, mette capo a Porta Angelica; l'altra a destra accennerebbe, col suo prolungamento, a raggiungere il viale che da Porta Angelica va a Ponte Molle, a circa un miglio da quest'ultima Porta. Sulla grande strada a sinistra del ponte, a circa trenta metri di distanza dal piazzale, parte un'altra strada spaziosa, comoda, la quale è già stata in parte selciata e munita dei marciapiedi. Questa ha per obbiettivo il Ponte S. Angelo, formando quasi un prolungamento di Borgo Nuovo. Questa strada, dopo di aver traversato il terreno di proprietà della Società, passa in mezzo ad un terreno demaniale, che fa parte delle fortificazioni passeggiere di Castel S. Angelo, e raggiunge il bastione del Castello che sporge sul Tevere.

Ora questo bastione deve essere demolito, e presto, in causa dei lavori del Tevere; e qualora il Municipio insistesse, l'Autorità militare non opporrebbe nessuna difficolta a questa demolizione.

In una parola, si chiederebbe la demolizione anticipata del bastione per poter andare in linea retta e comodamente dalla piazza di S. Pietro al ponte di Ripetta, costeggiando la riva destra del fiume. Evidentemente questa strada agevolerebbe la fabbricazione nei prati di Castello, la quale, checchè se ne dica, non dipende che dal tempo e dai lavori del Tevere.

Lavori edilizii in Roma. — Il *Diritto* scrive:

I nuovi fabbricati della Società veneta all'Esquilino procedono con molta alacrità.

Non sono che pochi giorni che s'era posto mano alle fondamenta, e già i muri si alzano. Prima che l'anno finisca, si spera che saranno messi i tetti.

E mentre una casa si finsce, un'altra si comincia. Oltre le costruzioni della Società veneta, molti altri privati comperarono il terreno dal Municipio per fabbricarsi il nido su quella ridente altura, che ormai non è più un deserto, ma va facendosi una città nuova — la Roma moderna —, piena di vita e di moto.

Abbiamo visto lassù che i lavori del nuovo Politeama vanno a grande velocità.

Fra pochi giorni, si comincieranno anche gli sterri per la nuova chiesa del Sacro Cuore, che vi si edificherà a spese del Vaticano. L'area per la chiesa fu già acquistata.

Ma in basso, come in alto — dal ponte di Ripetta alle fabbriche dell'Esquilino —, le novità non sono punto da attribuirsi allo slancio dell'iniziativa municipale o governativa.

Pur troppo, i grandi edifizii progettati e promesi dal Governo e dal Municipio sui quartieri alti sono di là da venire. E gli Ospedali? e l'Esedra di Termini? e il Palazzo della giustizia? e i Mercati? e il Palazzo delle Belle Arti? Nulla, neppure cominciati!

Speriamo che la questione del concorso governativo si finisca presto, e che almeno il Municipio, da parte sua, sia in grado di rompere gli indugi.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Dal Ministro dei lavori pubblici venne emanato il seguente decreto, in data del 28 febbraio p. p.:

Veduta la legge 11 dicembre 1878, n. 4642, sulla bonificazione dell'Agro Romano;

Considerato che, per attuare le prescrizioni della indicata legge, rendonsi necessarie cure assidue e speciali da parte della pubblica Amministrazione;

Visto l'articolo 5° del regolamento sul servizio del Genio civile, approvato con Regio Decreto 13 dicembre 1863, n. 1599;

Decreta:

Art. 1° È istituito in Roma un Ufficio tecnico speciale temporaneo per lo studio e la compilazione dei progetti, per lo eseguimento e la direzione delle opere, e di tutto quanto possa occorrere per preparare gli elementi necessarii alla completa esecuzione della legge 11 dicembre 1878, n. 4642, sul bonificamento dell'Agro Romano.

Art. 2. La direzione dell'accennato Ufficio tecnico è affidata al cav. Giovanni Amenduni, ingegnere-capo del Genio civile, che avrà alla sua dipendenza quel numero d'ingegneri, d'aiutanti del Genio civile, che si ravviserà necessario perchè l'azione della Amministrazione proceda regolare e spedita.

Art. 3. Le spese d'indennità, diarie e competenze al detto personale, e quelle d'ogni genere che potranno occorrere al detto Ufficio, saranno prelevate dal capitolo 105 del bilancio di questo Ministero per l'anno 1879, e nei relativi capitoli dei bilanci successivi.

Art. 4. Il Direttore generale delle opere idrauliche è incaricato dell'esecuzione del presente decreto, che sarà registrato alla Corte dei conti.

Risaie dell'Agro Casalese. — La *Gazz. Uff.* del 13 ha pubblicato il seguente R. Decreto del 6 mese stesso controfirmato dal ministro Depretis:

Vista la legge del 12 giugno 1866, n° 2967;

Visto il regolamento sulla coltivazione del riso nella provincia di Alessandria, approvato con R. Decreto del 28 aprile 1867 e modificato con Regio Decreto del 13 luglio 1877;

Viste le deliberazioni emesse, in riforma di detto regolamento, dal Consiglio provinciale di Alessandria nelle adunanze delli 11 febbraio e 19 agosto 1878, del tenore seguente:

« La coltivazione del riso nell'Agro Casalese alla destra del Po, e nel Comune di Lazzarone, è vietata. Qualora l'esperienza dimostrasse che la pubblica salute soffre detrimento dall'apertura d'una risaia; il Prefetto, sentito il Consiglio sanitario del circondario cui la risaia appartiene, e la Deputazione provinciale, ordinerà l'abolizione della risaia stessa ».

Sentito il parere del Consiglio superiore di sanità e quello del Consiglio di Stato,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. Le deliberazioni come sopra emesse dal Consiglio provinciale di Alessandria, in riforma del rego-

lamento sulla coltivazione del riso in quella provincia, sono approvate.

Porto di Marsala. — Il signor Giovanni Genna Barlow di Marsala, non ancora ventenne, ha offerto lire 100,000 per contribuire alle spese del porto di quella città.

È a sperarsi che tale esempio generoso, dato dal giovane patrizio, abbia seguaci, i quali rendano quella iniziativa ancor più utile della ingente offerta.

Società industriali ed istituti di credito — Con R. Decreto del 26 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corrente) è approvato l'aumento del capitale della Società di credito agrario, popolare e di risparmio, anonima per azioni nominative, sedente in Milano, col titolo di *Banca mutua popolare agricola milanese*, portando il detto capitale da L. 125,000 a L. 250,000, mediante emissione di 2500 azioni nuove da L. 50 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 30 detto mese (*Gazzetta Uff.* del 7) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società di credito ordinario, marittimo e mobiliare, anonima per azioni al portatore, sedente in Genova, col titolo di *Banca provinciale*, col capitale di L. 4,500,000, diviso in 20,000 azioni da L. 225 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 14 gennaio 1872.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto del Banco di Sicilia, già approvato col R. Decreto del 10 gennaio 1869.

— Con R. Decreto del 2 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* dell'8), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, sedente in Torino, col titolo di *Banca popolare di Torino*, e colla durata di 50 anni, decorrendi dal 31 agosto 1873, portando il detto capitale da L. 700,000 a lire 800,000, mediante emissione di 2000 azioni nuove da L. 50 ciascuna.

— Con R. Decreto del 30 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo Statuto della Cassa di risparmio annessa al Banco di Napoli.

— Con R. Decreto del 9 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 13), il Consorzio istituito sino dal 1862 in Sassonia per la lavorazione del minerale di cobalto, per ricavarne colori ed altri prodotti accessorii, ed ivi operante col titolo di *Blaufarbenwerks Consortium in Schneeberg Sachsen*, è autorizzato ad operare in Italia, a fine di potervi ottenere la concessione della miniera di nichelio, detta *Alpi Cevia* e *Laghetto*, in territorio di Sabbia e Cravagliana (Varallo), sottoponendosi a tutte le prescrizioni e discipline legislative e regolamentari vigenti per le Società nazionali, oltre quelle prescritte col presente R. Decreto.

— Con R. Decreto del 23 febbraio p.p. (*Gazzetta Ufficiale* del 14), si approva che il Credito fondiario venga esercitato nella provincia di Venezia dall'Istituto di Credito fondiario presso la Cassa centrale di risparmio di Milano; e che nelle provincie di Venezia, Belluno, Padova, Udine e Treviso vengano dall'Istituto medesimo stabilite Agenzie, nel senso e per gli effetti dell'art. 3 della legge 15 giugno 1873.

Locomotiva americana a Roma. — Il *Popolo Romano* dice che nei decorsi giorni si è fatto l'esperimento di una locomobile costruita dalla Compagnia della ferrovia di Filadelfia e Reading negli Stati Uniti d'America, che fu esposta a Parigi, e che ora si trova a Roma.

Questa macchina fu mandata in Europa per dimostrare la superiorità dell'antracite come carbone, essendochè in America si fa larghissimo uso di questo combustibile.

Ora si trattava di vedere se la macchina stessa poteva egualmente consumare la lignite, della quale essendovi fra noi una grande abbondanza, l'utilità di questa macchina non avrebbe potuto certo mettersi in dubbio; sebbene, per la larghezza della caldaia specialmente, questa macchina presenti essa pure qualche difficoltà di applicazione su grande scala.

La locomotiva, nel suo esperimento ed in condizioni normali, si è mostrata buonissima; e sebbene in questo abbia mostrato la proprietà di potere consumare la lignite dell'Italia, tuttavia la superiorità dell'antracite dell'America fu evidentemente dimostrata dagli esperimenti. Anzi sono stati presi dei concerti per esperimentare l'antracite stessa in una delle locomotive della Compagnia delle Strade ferrate Romane.

Questioni industriali — Il Comm. A. Cottrau ci prega di riprodurre dal *Piccolo* di Napoli la lettera seguente:

Posillipo, 14 marzo 1879

Mio caro sig. De Zerbi,

Se avete un po' di spazio disponibile nel vostro *Piccolo*, vi pregherei di far notare ai vostri lettori:

Che, nel mentre alle Camere si fanno discorsoni belli, assennati e brillanti l'uno più dell'altro per dimostrare che noi qui in Italia siamo tutti *liberi scambisti* sino alla midolla, i consumatori ed i costruttori meccanici pagano *quarantasei* franchi (oro) per tonnellata di dazio governativo su ferri laminati, che comprano all'estero per 110 a 120 franchi circa, parimenti alla tonnellata.... — ossia un dazio del *quaranta per cento* sul valore della materia prima. Altro che Cina o regno di Siam!

Che, nel mentre tutti, e Ministri e deputati, vogliono e pretendono proteggere le industrie nazionali, si accordano concessioni di ferrovie con la *esenzione* dei dritti doganali *pei prodotti manifatturati provenienti dall'estero*, mentre invece i costruttori italiani, per poter fornire gli stessi prodotti alle Società concessionarie, sono costretti a pagare tasse esorbitanti e dazii altissimi sulle *materie prime*, che di necessità debbonsi far venire dall'estero!

Che, nel mentre la Camera si commuove così pateticamente di tanto in tanto sulla infelice condizione dei nostri poveri operaj, da quattro anni si discute, *ma non si risolve mai* (perchè diventata politica) la *questione ferroviaria*...; lasciando così senza lavoro tanta brava gente, che non desidera essere *compatita*, ma bensì *occupata*!

E con ciò, mio caro signor De Zerbi, fo punto; perchè, se mi lasciassi andare su questa china, potrei per ore ed ore tessere le lodi del senno eminentemente pratico e..... *libero-scambista* dei nostri padri coscritti.

Abbiatemi sempre pel vostro

Dev. mo ed aff. mo

Alfredo Cottrau.

Unione postale internazionale. — La Camera dei deputati, nella tornata del 14 corr., ha approvato la Convenzione dell'Unione postale universale, conchiusa a Parigi il 1° giugno 1878; nonchè l'ordine del giorno della Commissione (che abbiamo riferito nel precedente nostro numero), col quale il Ministero è invitato a coordinare le tariffe postali interne colle internazionali modificate.

Ufficii telegrafici. — Il giorno 10 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di S. Demetrio ne'Vestini (provincia di Aquila); ed il 12 corr. in Bard (provincia di Torino) ed in Borgia (provincia di Catanzaro) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii ebbero nella scorsa settimana un movimento poco accentuato e prezzi presso a poco stazionarii. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 355 al 356; ferme le Obbligazioni relative a 275.75 e 276; i Boni a 585.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 276.25 circa; quelle della serie B, da 271.75 a 273. Le nuove, un po' meno richieste, si aggirarono sul 249 al 248.

Le Pontebbane diedero luogo a transazioni al prezzo di 411; l'Alta Italia a 270, trascurate.

A Parigi, le Lombarde rimasero sul 148; le Obbligazioni relative sul 245. Le Vittorio Emanuele sul 253 al 256. Le Azioni delle Ferrovie Romane, in buona vista, trovarono denaro ad 83 e 85; le Obbligazioni a 291 e 292.

ESTRAZIONI

Prestito Nazionale 1866 — 25ª Estrazione del 15 marzo 1879.

Num. dei premii	Ammontare dei premii	Cifre finali determinanti la vincita	Num. dei premii	Ammontare dei premii	Cifre finali determinanti la vincita
1	100,000	2,447,097	35	500	68,544
1	50,000	493,141	4	500	074,279
1	50,000	497,661	3	500	601,658
35	5,000	83,657	4	500	143,167
3	5,000	728,621	4	500	110,373
1	5,000	2,747,911	4	500	440,335
1	5,000	1,220,873	4	500	057,261
35	1,000	57,197	3532	100	559
36	1,000	01,025	353	100	4,830
4	1,000	327,240	353	100	7,315
4	1,000	378,799	353	100	3,587
4	1,000	027,417	354	100	0,941
4	1,000	279,576	353	100	8,452
4	1,000	512,336	35	100	93,284
4	1,000	394,683	3	100	674,636
3	1,000	812,090	3	100	827,044
1	1,000	587,798	3	100	903,034
1	1,000	3,325,687	3	100	610,709
35	500	49,703	3	100	544,413
36	500	21,117	4	100	333,499
35	500	60,368	3	100	828,159
36	500	22,341	4	100	376,313

Prestito a premii della città di Milano 1866 — 50ª Estrazione pubblicamente eseguita il 16 marzo 1879.

Serie estratte:

6157 — 3627 — 3318 — 1121 — 3976.

Elenco dei numeri premiati:

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
1121	45	50,000	3318	59	50	1121	91	20
1121	98	1,000	6157	93	50	3627	63	20
3976	71	500	3976	72	50	3627	38	20
3627	27	100	3627	88	50	3318	67	20
1121	10	100	3976	53	50	3976	77	20
3318	21	100	3976	32	50	3627	98	20
6157	30	100	1121	6	20	3318	86	20
3318	37	100	3318	70	20	1121	30	20
3627	61	50	3976	45	20	1121	53	20
6157	28	50	6157	87	20	1121	20	20
3318	60	50	3627	80	20	3318	71	20
1121	97	50	3318	52	20	6157	77	20

Tutte le Obbligazioni portanti una delle Serie sopra estratte, benchè non premiate, hanno diritto al rimborso in L. 10 cadauna. — Il 16 giugno 1879 avrà luogo la 51ª estrazione.

CONVOCAZIONI

Prima Società italiana per lo stigliamento meccanico e la lavorazione della canapa e del lino — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 26 corrente in Montagnana (sala municipale), per approvare il bilancio 1878, per la nomina di 6 consiglieri e 3 revisori dei conti.

Società generale delle Torbiere italiane — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corrente in Torino (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1878, per l'approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di amministratori uscenti.

Banca di Mondovì — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corrente in Mondovì-Breo (sede sociale), per la presentazione del resoconto 1878, per la relazione del Consiglio d'amministrazione, e per la nomina di 4 consiglieri e 3 censori.

Banca Agricola Nazionale — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Firenze (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio e relative proposte, e per completamento del Consiglio d'amministrazione.

Società Miniera Franco-Romana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente a Parigi (boulevard Malesherbes, 130), per deliberare sulla situazione e sui conti dell'esercizio.

Banca Fiorentina industriale serica — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corrente in Firenze (sede sociale), per l'approvazione del bilancio 1878, per discutere sui provvedimenti sociali, e per la nomina dei consiglieri e dei sindaci.

Società promotrice dell' Industria Nazionale in Torino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 31 corrente in Torino (sede sociale), per udire la relazione del Presidente, per la presentazione del bilancio consuntivo 1878, e per la nomina di un vice-presidente e di 4 consiglieri uscenti.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima della Strada ferrata da Mortara a Vigevano — Dal 20 corrente si pagano agli azionisti L. 11.25 per azione in acconto del dividendo 1879. I pagamenti si fanno presso la Banca Agricola industriale in Vigevano e presso la Banca Musso e Guillot in Torino.

Avvisi d'Asta

Il 26 corr., presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco I, da Roma a Tivoli, in diminuzione dell'annuo canone di L. 42,580.94, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 1950 in moneta o biglietti di Banca.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale lungo la Valle del Trigno, compreso fra l'innesto colla provinciale N. 41 e l'abitato di Salcito, della lunghezza di m. 3527.23, per la presunta somma di L. 69,600. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Polverificio di Scafati, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di chilog. 250,000 di nitrato di soda, per il complessivo importo di L. 120,000, diminuito dell'11.77 p. 0[0, già precedentemente offerto. Consegna alla suddetta Direzione entro 150 giorni. Deposito L. 12,000.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una casermetta nel Poligono di Persano, per l'importo di L. 58,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito L. 5,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Casilina, tronco I, da Porta Maggiore a Valmontone, in diminuzione dell'annuo canone di L. 24,154.70, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 1300 in moneta o biglietti di Banca.

— Il 29 d.° mese, presso il Municipio di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione (1879-83) delle strade del 6° compartimento, per la somma di L. 25,982.50. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale a 2[10 del prezzo annuo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Foggia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Benevento alla nazionale Appulo-Sannitica, compreso fra la Crocella Marano e la detta nazionale, della lunghezza di m. 8644, per la presunta somma di L. 208,580. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si

terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del torrente Gaudo, nel tronco presso la nazionale delle Puglie fino alla stradetta di Bajano nella Bonifica di Nola, per il presunto importo di L. 49,100. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; per cauzione definitiva, un supplente o fidejussore, a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte, con testate in pietra e stilate e palco in legname larice, sul torrente Cosa, fra Gradisca e Prevesano, lungo la strada provinciale Casarsa-Spilimbergo, per il presunto importo di L. 61,751.11. Deposito interinale L. 6000 in biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 10,000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra la Milliaria 15 ed il basolato di Avellino, della lunghezza di m. 22,786, per la presunta annua somma di L. 28,610. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P., cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Monte Cucco a Monte Pecoraro, con diramazione dai Piani di Ninfo a Mongiana, della lunghezza di m. 22,298, in diminuzione della somma annua di L. 9088.89, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1200 in numerario; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 2 aprile p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Porto Maurizio, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Oneglia al Piemonte, compreso fra Oneglia ed il ponte sul fiume Tanaro in Nava, della lunghezza di m. 45,273, in diminuzione dell'annua somma di lire 20,237.68, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1800; cauzione definitiva L. 700 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, compreso fra Asti ed il confine colla provincia di Torino, della lunghezza di m. 36,473, per la presunta annua somma di L. 46,090. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 1400 di rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Macerata, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione del tronco detto di Caspriano nella strada Vissana, in diminuzione della somma di L. 74,045.03, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 1400.

— Il 6 detto mese, presso il Municipio di Gravina in Puglia (prov. di Bari), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada vicinale detta di Grottemerallo, per la presunta somma di L. 49,729.57. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio suddetto, si terrà pure un'asta per l'appalto della sistemazione della strada vicinale Sant'Angelo-San Giacomo-Canalecchie, per la presunta somma di L. 100,783. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

(Vedi Avviso a pagina 195).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

7ª Settimana. — *Dal 12 al 18 febbraio* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	389,249.90	269.19
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	340,018.76	235.14
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 49,231.14	+ 34.05
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	2,433,203.10	1682.71
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	2,387,038.79	1650.79
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 46,164.31	+ 31.92
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	169,813.01	147.02
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	146,459.53	128.59
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 23,353.48	+ 18.43
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,151.88	994,159.36	863.08
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	922,473.56	809.90
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 12.88	+ 71,685.80	+ 53.18

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal 17 al 23 dicembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	489,958.00	15,417.60
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	484,523.73	15,348.77
Differenza in più . . .	11	5,434.27	68.83
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 x.bre 1878 .	1,656	25,526,990.60	15,760.27
Periodo corr. 1877	1,646	26,442,932.54	16,424.95
Aumento	10	—	—
Diminuzione	—	915,941.94	664.68

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	26,715.27	9,809.00	7,004.05
Piccola Velocità	6,672.49	185.75	3,457.00
Totali . . .	33,387.76	9,.99475	10,461,05

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	8651	10,629.88	34016	58,746.79	69,376.67
Bagagli e cani.	192	153.31	919	1080.23	1,233.54
Merci a G.V. ..	903	812.44	2793	6363.40	7,175.84
Merci a P.V. ..	1317	7,576.63	1668	12,963.67	20,540.30
Introiti diversi.	»	387	»	697.34	1,084.34
Totale L.	11063	19,559.26	39396	79,851.43	99,410.69

ANNUNZI

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA
installazioni
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

Risparmio del 50 per 100!!!

LA DITTA P. PIOVELLA e C. di MILANO concessionaria dei Brevetti di Privativa Lossa, assume la costruzione di qualsiasi *Condotta d'acqua potabile* anche di lunga percorrenza ed a grande pressione, da eseguirsi coi rinomati *tubi d'asfalto con anima di cemento,* col risparmio d'oltre il *50* per *100* sui tubi di ghisa.

La stessa Ditta fabbrica pure cessi e latrine inodore anche automatiche, per uso privato, di scuole, d'alberghi, ecc. ecc. Specialità per uso ospedali, modello adottato dall'Ospedale Maggiore di Milano, al quale questa Ditta fece ora la fornitura.

Si spedisce *gratis* il catalogo di varii articoli coi prezzi correnti.

Sede principale della Ditta P. PIOVELLA e C. in MILANO, via Brisa, 2, con proprio Stabilimento di fabbrica nel Suburbio.

UFFICIO TECNICO INDUSTRIALE

RAPPRESENTANZE DI CASE ESTERE

Ing. **FERDINANDO PIATTINI**

Torino — 7, Via Pio V — Torino

Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Impianti Industriali. Riscaldamento e Ventilazione — Condotte d'acqua e di gaz — Ponti e Tettoie — Ferri — Poutrelles — Chiusure Metalliche privilegiate — Tegole economiche in lamiera inossidabile.

Casa fondata nel 1775

FABBRICA PREMIATA DI STRUMENTI PER PESARE

DI ANTONIO OPESSI — TORINO

Specialità di Stadere a ponte bilico per peso Vagoni, Carri a due e quattro ruote con cassa in ferro fuso in sostituzione delle opere murarie per la posa in opera. Dette con sistema speciale per isolare il ponte dal meccanismo. Stadere a bilico portatili di varii modelli e tutte metalliche adatte a qualunque industria e commercio. Bilancie dette pendolo e di precisione. Stadere d'ogni forma. Pesi, misure lineari e capacità d'ogni genere, ecc. ecc.

Dietro domanda si spedisce il Catalogo illustrato dei prezzi.

Officina, via Principe Tommaso, angolo Silvio Pellico, 8 (Borgo S. Salvario).
Magazzeno di vendita, via San Maurizio, 22.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, nel giorno 8 del prossimo aprile a mezzodì, avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via Renaj, n. 17, un'Assemblea generale straordinaria, col seguente

Ordine del giorno:

Comunicazione di Nota ministeriale relativa alla Convenzione 20 novembre 1877 e deliberazioni in proposito.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 24 a tutto il 28 marzo corrente:

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli**, alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino**, alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano (via Due Macelli, 79),
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione Sociale dell'esercizio.
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 3 marzo 1879.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 50 del 1° corrente, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio di amministrazione ha l'onore di convocare i signori azionisti in assemblea generale ordinaria per il giorno 8 del prossimo mese di aprile, alle ore una pomeridiana, negli uffici della Società in Roma, via Due Macelli, n. 78 e 79.

Tutti i signori azionisti possessori almeno di 30 azioni i quali ne abbiano fatto il deposito 10 giorni prima di quello fissato per la riunione dell'assemblea avranno diritto di assistervi.

Conseguentemente quei signori azionisti che vorranno intervenire all'assemblea dovranno aver depositato le loro azioni non più tardi delle ore tre pomeridiane del giorno 29 del corrente mese di marzo presso i seguenti stabilimenti:

Roma, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
Firenze, id. id. id.
Torino, id. id. id.
Genova, id. id. id.
Napoli, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Palermo, id. id. id.
Milano, id. id. id.
Venezia, id. id. id.
Bologna, id. id. id.
Parigi, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, 58.
Londra, presso i signori Stern Brothers.
Francoforte S|M., presso il sig. Jacob S. H. Stern.
Berlino, presso i signori R. Warschauer e C.
Ginevra, presso i signori Bonna e C.

Ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio.
2. Presentazione del bilancio per l'esercizio 1878 ai termini dell'articolo 45 dello Statuto sociale e relative deliberazioni.
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello stesso Statuto.

Roma, 3 marzo 1879.

ANNO XII. Mercoledì 26 Marzo 1879 N.° 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori e dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Ferrovie e lo Stato di prima previsione dell'entrata pel* 1879 — *Giurisprudenza Ferroviaria. Sunto di sentenze italiane e straniere — Nostre corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Comunicati — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

LE FERROVIE
e lo Stato di prima previsione dell'entrata pel 1879

Dalla Relazione presentata dall'on. Corbetta alla Camera dei deputati sullo Stato di prima previsione dell'entrata per l'anno 1879, che si sta discutendo in questi giorni, crediamo opportuno di estrarre le seguenti conclusioni per ciò che riguarda le ferrovie.

Premessa l'esposizione delle cifre riassuntive del bilancio; ed accennati, con poche parole, gli articoli 1, 2 e 3 del progetto di legge, relativi alla riscossione delle tasse ed imposte d'ogni specie, ed allo smaltimento dei generi di privativa, secondo le leggi e tariffe vigenti; e così pure l'art. 4, che mantiene al Governo la facoltà di emettere Buoni del Tesoro nel limite di 300 milioni, oltre alle anticipazioni che si possono statutariamente domandare alle Banche, il relatore così si esprime:

.....Coll'articolo 5, comunicato alla Commissione del bilancio con nota del 17 febbraio 1879, N. 2550, dell'on. Ministro delle finanze, il Governo chiede la facoltà di emettere tanta rendita consolidata 5 per cento quanta basti a ricavare la somma di L. 53,622,066.60, occorrente per far fronte nel 1879 al fabbisogno, di cui alle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *f*, *g* dell'articolo stesso.

Sulla grave domanda non è mestieri spendere oggi molte parole, sì perchè delle relative spese già si fece cenno nei relativi capitoli del bilancio dei lavori pubblici, sì perchè la Camera, in massima, ha deliberato la questione di merito, quando fu discusso il bilancio dei lavori pubblici, ove, inscrivendo *per memoria* i relativi capitoli 133 al 137, implicitamente deliberò altresì che alle spese medesime si dovesse per il 1879 far fronte coi mezzi straordinarii fuori bilancio.

Rimane però la questione intorno alla misura di questa emissione. Ora, in merito a ciò, sull'emissione richiesta alla lettera *a*, per concorso alle spese per la ferrovia del San Gottardo in L. 6,404,066.60, visto che è positivo essere in questa somma compreso tutto il presunto contributo che l'Italia deve pagare in esecuzione del trattato di Berna del 1869; e visto che al capitolo 77 sta inscritta una somma di L. 678,417.28 per concorsi e rimborsi per parte di Società di strade ferrate, per modo che alle stesse somme si provvederebbe due volte, rimanendo l'una ad ingrossare la cifra di competenza del 1879, e l'altra procurandosi con emissione di altrettanta rendita; la maggioranza della Commissione vi propone che la emissione della rendita sia resecata di questa somma.

La minoranza però avendo proposto inscriversi *per memoria* il capitolo 77, dopo le dichiarazioni del Ministro fatte ripetutamente in seno alla Commissione del bilancio, così acconsentiva a che si accordi la somma intera, pur riservando la questione di massima, se a questa spesa convenga provvedere con mezzi straordinarii, e salve le ulteriori dichiarazioni del Ministro.

Sulla lettera *b*, *Spesa per lavori di compimento per la ferrovia Ligure*, per la quale spesa il Governo richiede di procurarsi un capitale di 4 milioni mediante emissione di rendita, la vostra Commissione, dopo sentito il Ministro che vi assentì, vi propone l'autorizzazione, limitando la somma a due milioni.

Sulle lettere *c*, *d*, *e*, *g*, la Commissione vi propone di acconsentire alle domande del Governo.

Sulla lettera *f*, colla quale si chiede la facoltà di procurarsi, mediante emissione di rendita, un capitale di lire 8,500,000, con cui provvedere alle spese per le ferrovie dell'Alta Italia, che stanno a carico dello Stato a senso dell'art. 5 dell'Atto addizionale del 17 giugno 1876 (allegato III alla legge del 29 agosto 1876, N. 3181), la vostra Commissione osserva, quanto alla forma, che l'intitolazione

di questo articolo deve corrispondere a quella del capitolo della spesa, giusta la nota di variazioni del bilancio dei lavori pubblici, N. 100-A *bis*, la quale è del seguente tenere:

« Spesa per lavori straordinarii di riparazione, di rico« struzione, di consolidamento e di miglioramento delle « linee delle ferrovie dell'Alta Italia, e per provvista di ma« teriale di esercizio ».

Avvegnacchè in oggi non sia più in vigore l'Atto addizionale del 17 giugno 1876.

In quanto alla somma richiesta per questo titolo, avendo la minoranza della vostra Commissione proposto d'imputare alla spesa di esercizio (cap. 33) L. 2,000,000 della somma richiesta di L. 8,500,000, vi propone autorizzarsi l'emissione ad una somma di L. 6,500,000, proposta che la maggioranza non accettò.

Perciò, in complesso, la somma per cui la minoranza della Commissione vi propone di autorizzare il Governo all'emissione di rendita, si limita a L. 49,622,000; la maggioranza invece nella somma di L. 50,943,649.31.......

Dopo ciò, l'on. relatore espone, a nome della minoranza della Commissione, alcune considerazioni e previsioni circa l'avvenire finanziario dello Stato, a cui però contrappone le seguenti dichiarazioni della maggioranza della Commissione medesima:

« La maggioranza della vostra Commissione non può seguire la minoranza nella sua previsione dell'avvenire finanziario dello Stato, tracciato pel corso di un decennio, principalmente nelle ombre delle eventuali passività, con tinte cariche e con pochi raggi di luce.

« Essa quindi limita il suo còmpito ad una riserva generale, ed a poche note ed osservazioni.

« Non crede, intanto, cosa conveniente od opportuna l'anticipare il suo giudizio a quello che dovrà pronunziare la Camera sulla Relazione di una sua Commissione, e sui benefizii futuri risultanti dall'estinzione dei debiti redimibili, messi in confronto coi nuovi oneri che dovranno affrontarsi dallo Stato per interessi ed ammortamento dei titoli speciali a crearsi e ad emettersi per nuove costruzioni ferroviarie.

« È codesta una questione posta all'ordine del giorno della Camera, e su cui essa dovrà pronunziarsi nell'imminente discussione del progetto di legge per il complemento della rete ferroviaria del Regno.

« Sarà allora il caso di esaminare e di determinare quale potrà essere l'ammontare della spesa per la costruzione delle nuove strade ferrate, e pel completamento e sistemazione di quelle esistenti; e come dovranno conciliarsi le esigenze del bilancio dello Stato coi bisogni dello sviluppo ferroviario, e se converrà, tenendo ferma la rata annuale in L. 50 milioni, ripartire, ove occorresse, la spesa totale in un maggior numero di anni.

« E parimenti in quell'occasione potrà portarsi conveniente giudizio sulla possibilità economica dei Comuni e delle Provincie al concorso della spesa delle nuove costruzioni ferroviarie, messa in raffronto all'agevolezza di realizzarla col titolo speciale ferroviario ammortizzabile in 75 anni.

« Per ora solamente si noti che, se con le disposizioni della presente legge del bilancio dell'entrata si raggiunge la spesa delle L. 50 milioni per costruzioni ferroviarie, non è giusto prevedere che occorra un'intiera annualità per la quota assegnata dal progetto di legge alle nuove linee, la cui costruzione, mentre siamo ad anno inoltrato, deve essere ancora discussa ed approvata dai due rami del Parlamento.

« E in ogni modo, la Camera non ignora come nelle note di variazioni presentate al bilancio dei lavori pubblici havvi un allegato che contiene la proposta fatta dal Governo alla Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, cioè di compensare con minori stanziamenti degli anni futuri la eccedenza delle L. 50 milioni, che si decretasse a favore delle nuove linee per l'anno 1879.

« Nè sembra poi opportuno il prevedere i maggiori oneri dell'esercizio delle nuove linee ferroviarie, senza mettere a calcolo i benefizii diretti ed indiretti che le finanze dello Stato risentiranno per il graduale sviluppo della nostra rete ferroviaria...... ».

Seguono altre considerazioni relative a questioni finanziarie di un ordine diverso; indi viene il progetto modificato dalla Commissione, da cui togliamo l'art. 5° sovraccennato, relativo alla parte ferroviaria:

Art. 5. Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico e ad alienare tanta rendita consolidata 5 per cento, quanta basti a ricavare la somma di lire cinquanta milioni novecento quarantatrè e centesimi trentadue (L. 50,943,649.32), occorrente per far fronte nel 1879:

a) Al pagamento del concorso nella spesa per la ferrovia del San Gottardo per L. 6,404,066.60;

b) Alle spese pei lavori di compimento della ferrovia Ligure, per L. 2,000,000;

c) Alle spese per la continuazione dei lavori di costruzione, completamento e ampliazione della ferrovie Calabro-Sicule, per L. 16,000,000;

d) Alle spese pei lavori di costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule pei tronchi: Roccapalumba alla linea Caltanissetta-Santa Caterina e Caldare-Canicatti, per L. 7,000,000;

e) Alle spese per lavori straordinarii di riparazione, di ricostruzione di consolidamento e di miglioramento delle linee Calabro-Sicule in esercizio per L. 3,000,000;

f) Alle spese per lavori straordinarii di riparazione, di ricostruzione, di consolidamento e di miglioramento delle linee delle ferrovie dell'Alta Italia, e per provvista di materiale di esercizio, per L. 8,500,000;

g) Alle spese per la continuazione dei lavori intrapresi dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia per la costruzione di nuove strade ferrate, per L. 8,718,000.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

SUNTO DI SENTENZE ITALIANE E STRANIERE.

1° *Proprietà contigue alle ferrovie. — Danni. — Terzi.* — Spetta risarcimento al terzo danneggiato dalla prossimità della ferrovia, sebbene questa abbia osservate le condizioni della concessione, purchè il terzo non abbia colpa; nè vale che il danno sia stato cagionato da circostanze che nessuna diligenza poteva prevenire — Cassazione di Firenze, 12 marzo 1877 — Marsili c.° Ferrovie Romane.

2° *Polizia ferroviaria. — Bestiami. — Custodia.* -- Tanto

il padrone, quanto i suoi commessi, sono passibili di contravvenzione, quando il bestiame penetra sulla ferrovia per mancata custodia (giurisprudenza costante). — Cassazione di Roma, 31 dicembre 1877.

3° *Merci.* — *Deficienze di peso in arrivo.* — *Art.* 84 *Cod. di commercio.* — La richiesta constatazione nel bollettino di riconsegna della deficienza di peso all'atto del ricevimento basta a salvare le ragioni d'indennità del destinatario per gli effetti dell'art. 84 del Codice di commercio. — Cassazione di Roma, 16 luglio 1878. — Coen c.° Ferrovie Meridionali. (*a*).

4° *Ferrovia minacciata da un torrente.* — *Concessionario.* — *Esercente* — *Obblighi relativi.* — Il concessionario di una ferrovia ne è considerato come padrone, sebbene temporaneo, stante la riversibilità al Governo, spirata la concessione; quindi egli solo deve preservarla dai danni da cui è minacciata, nello stesso modo che dovrebbe sopportarne le conseguenze, se il danno fosse già avvenuto.

Così le opere di precauzione (come quelle di munimento contro un torrente), che devono, allontanando il pericolo, evitare od impedire si verifichi la necessità di qualsivoglia riparazione alla strada, spettano al concessionario, non all'esercente. — Corte d'appello di Casale, 30 ottobre 1878. — Società Ferrovia Torreberetti c.° FF. A. I. c.° Volpi.

5° *Dazio-consumo* — *Perimetro daziario.* — *Comuni chiusi.* — *Ferrovie* — *Stazioni.* — I tronchi di ferrovie toccanti o scorrenti attraverso il perimetro dei Comuni chiusi, e le Stazioni inerenti, sono escluse dalla cinta daziaria; e quindi non sono soggetti a dazio i materiali di armamento e costruzione della ferrovia medesima. — Parere del Consiglio di Stato, 6 febbraio 1878. (*b*).

6° *Merci.* — *Traffico internazionale.* — *Ritardo.* — *Limitazione di responsabilità di una Compagnia estera.* — *Trasporto su due reti.* — *Art.* 121 *delle Condizioni dei trasporti sulle FF. A. I.*, 22 *dicembre* 1871, *e Regolamento Belga conforme.* — Il mittente straniero, trattando con una Compagnia straniera, necessariamente si sottomise, tanto per sè che pel destinatario francese, ai regolamenti che la governano.

Ora, in caso di ritardo nell'arrivo delle merci, essa non paga, salvo i casi di forza maggiore, che una parte del prezzo di trasporto.

Gli è dunque a torto che venne condannata a pagare indennità oltre quella misura. — Cassazione di Parigi, 27 marzo 1878 — Compagnia Nord-Belga c.° Goulden e Compagnia dell'Est; e 7 agosto 1878 — Compagnia Alta Italia c.o Tomatis e Compagnia P. L. M.

7° — *Bestiame.* — *Termini di resa.* — *(V. per analogia art.* 60 *Condizioni dei trasporti sulle FF. A. I.)* — Il termine di resa inscindibilmente si computa dall'ora legale di partenza sino all'ora legale di riconsegna, senza che l'Amministrazione delle ferrovie debba render conto delle accidentalità del percorso, o soste.

Conseguentemente se, dovendo il bestiame venire consegnato 3 ore prima della partenza per essere spedito col primo treno, fu rimesso meno di 3 ore prima, e fu cionnonostante messo in partenza con quel primo treno, e poi fatto sostare nel percorso e riconsegnato col secondo treno, non vi è luogo a reclamo per ritardo, perchè il termine di resa non decorre che dal secondo treno, col quale la Ferrovia aveva diritto di far partire il bestiame (giurisprudenza costante). — Cassazione di Parigi, 14 maggio 1878. — Compagnia P. L. M. c.o Tony Benon; e 16 luglio 1878 — Compagnia du Midi c.o Laffitte; nonchè 20 agosto 1878 — Compagnia du Midi c.o Saury. —

8.° *Merci.* — *Tariffa speciale.* — *Vagoni scoperti.* — *Avarìe di viaggio* — *Clausola di non responsabilità.* — Data una tariffa speciale per trasporti con vagoni scoperti, senza responsabilità per avarie, qualunque sia il danno subìto dalla merce per difetto di copertura, la Compagnia non ne è responsabile; nè serve invocare l'uso costante di concedere i copertoni, o l'obbligo del vettore di usar diligenza per evitar l'avarìa — Cassazione di Parigi, 7 agosto 1878 — Comp. du Midi contro Alaux.

(*a*) Non sappiamo far plauso a questa sentenza, che demolisce il principio assoluto, saviamente sancito dall'art. 84 del Codice di commercio. La semplice constatazione di una differenza di peso in arrivo è un fatto che non implica per nulla la responsabilità del vettore; perocchè può provenire dall'essere stato accettato senza verifica il peso dichiarato in partenza, o da calo naturale, o da altre circostanze inerenti alla merce. Pertanto, in simili condizioni, il ricevimento degli oggetti e pagamento del porto, quandanche si constati una differenza di peso, implica, nei sensi dell'art. 84, il riconoscimento, da parte del destinatario, di nulla aver a reclamare contro il vettore; poichè diversamente si sarebbe provvisto, a norma del successivo art. 85; del beneficio del quale non deve e non può aver facoltà il destinatario di privare il vettore, accertando semplicemente una circostanza di fatto, senza andarne legalmente alle cause, e poi facendosi ad attaccare il vettore senza difesa. — In modo ben diverso, ed, a nostro avviso, assai più razionale, applica la Cassazione francese l'art. 105 del Codice di commercio, corrispondente al nostro art. 84, proclamando la più assoluta preclusione di via a reclamo, dopo il ricevimento della merce e pagamento del porto; e ciò persino in casi di avarìa latente, o dell'ammessione del danno fatta da un' Capo-Stazione — 6 febbraio 1877 — Comp. P. L. M. c.° Bonasieu — 11 aprile 1877 = Comp. P. L. M. c.° Guerin. — 25 aprile 1877 = Comp. du Nord c.° Delhou. — 13 giugno 1877 = Comp. P. L. M. c.° Bless e Comp. di Dombes e Ravet. — 16 luglio 1877 = Comp. P. L. M. c.° Ducret e Schmtcling e Huret — 13 febbraio 1878 = Comp. du Midi c.° Enjabrie — 10 aprile 1878 = Comp. d'Orléans c.° Juteau. — 8 maggio 1878 = Comp. du Nord c.° Jacquier. — 27 maggio 1878. = Comp. d'Orléans contro Desclaux. — 5 agosto 1878. = Comp. dell'Est c.° Cassal. —

(*b*) La questione è assai dibattuta e non ancora risolta. Si sono manifestate due correnti: l'una nella via dello stretto diritto (male interpretato, a nostro avviso, e su cui pende il responso della suprema Corte), nel senso che, data la circoscrizione daziaria di un Comune comprendente tronchi di ferrovia e Stazioni, non sta all'Autorità giudiziaria dichiararle escluse (Corte d'appello di Torino 22 maggio 1875 — Società Alta Italia e Società delle P. L. M. c.° Ascenzo — Corte di appello di Genova, 30 dicembre 1876 — Bussolino c.° Comune di S. Remo; e 10 luglio 1877. — Merello c.° Comune di Oneglia).

L'altra corrente, che segue lo spirito della legge e la pratica necessità, nel senso che le ferrovie e Stazioni sono sempre da ritenersi estranee al perimetro daziario, e non mai passibili di dazio, nè per le merci in deposito, nè per consumo locale. — Così pronunciava, in modo competentissimo, il Ministero delle finanze, con parere 31 marzo 1875, N. 19,933[31 92; ed a lui pure finisce ora ad accostarsi il Consiglio di Stato (prima dimostratosi titubante nel suo voto del 19 gennaio 1877), perocchè le ferrovie e Stazioni, quando anche materialmente comprese nella cinta daziaria, non lo possono mai essere *di diritto*, altro esse non costituendo che *altrettanti mezzi di immissione nei Comuni chiusi.* Talmente, del resto, fu sentita la verità di questo concetto, che negli ultimi progetti per l'esercizio di due grandi reti ferroviarie (Mediterranea ed Adriatica), l'art. 19, alinea, prescriveva che: *Agli effetti dell'applicazione della tassa di dazio-consumo le Stazioni sono dichiarate fuori del recinto daziario dei Comuni chiusi.*

Avv. G. E. Gola.

Nostre Corrispondenze

Roma, 25 marzo.

Fu annunziato in questi ultimi giorni da parecchi diarii della Capitale, e sta di fatto, che il Ministero Depretis rinnovò recentemente le sue vive raccomandazioni alla Giunta parlamentare del progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, affine di indurla a presentare alla Camera una relazione parziale sulla parte del disegnomedesimo riguardante la questione della strada ferrata del Gottardo. Ma questo annunzio essendo dato in termini molto vaghi, e anzi addirittura erronei (poichè si è scritto, ad illustrazione dell'argomento, *che il progetto per le costruzioni comprende, fra le altre linee, quella del Gottardo*, linea internazionale in corso di esecuzione da anni, come si dovrebbe sapere anche dai gatti), vale bene la pena ch'io offra alcuni schiarimenti sul proposito ai vostri associati.

Egli è il trattato internazionale stipulato a Berna il 12 marzo 1878, trattato supplementare a quello del 1869, tra l'Impero germanico, la Confederazione svizzera e l'Italia, per assicurare la ferrovia del S. Gottardo con nuove sovvenzioni, che sta unito al progetto di legge in discorso, colla domanda del Governo, espressa nell'articolo 24, di essere autorizzato a dargli piena ed intera esecuzione. Gioverà aggiungere che nel processo verbale di quella Conferenza di Berna fu stabilito: che si procederebbe tra le parti contraenti allo scambio delle ratifiche della Convenzione, quando la Compagnia della strada ferrata del Gottardo avesse dimostrato, mediante una giustificazione del suo stato finanziario, di poter disporre dei mezzi dichiarati necessarii dalla Conferenza di Lucerna per l'esecuzione del programma concordato in quest'ultima Convenzione. Onde ogni ragione di convenienza internazionale vorrebbe, lasciando pure a parte l'urgenza derivante dal nostro interesse, che il delegato italiano potesse portare l'approvazione legislativa del trattato, del pari che i delegati della Germania e della Svizzera, nel convegno fissato pel 5 aprile a Berna, allo scopo di esaminare appunto la situazione finanziaria della Compagnia. *(Vedi le nostre Informazioni).*

Ma la Giunta parlamentare rispose, e non a torto, mi sembra, che non è in facoltà sua di scindere il mandato ricevuto dalla Camera, di riferire cioè parzialmente e separatamente sopra una parte soltanto del progetto di legge per le costruzioni ferroviarie; provochi il Ministero di sua iniziativa, aggiunse la Commissione, l'opinione del Parlamento sul soggetto, ed essa si mostrerà consenziente, dal canto suo, al desiderio governativo. Ne abbiamo 25 di marzo, e si sa ancora da anima viva che cosa deciderà di fare l'on. Depretis? Egli ha sempre i sonni turbati dagli allori di Fabio, e gli sta sempre fisso in mente di emularne le gesta! —

Dalla ferrovia del San Gottardo alla linea che è destinata ad allacciarla colla nostra rete ferroviaria, resa obbligatoria dalla Convenzione internazionale del 15 ottobre 1869, è brevissimo il passo, o più propriamente non corre tratto di sorta, essendo l'una e l'altra intimamente collegate, non altrimenti della premessa e della conseguenza di uno stesso sillogismo. Il *Monitore* non mancò di occuparsene replicatamente, come l'importanza e la legittimità della causa esigono; non mancò di riferire i voti espressi e le istanze al Parlamento deliberate dal Consiglio provinciale, dal Consiglio comunale e dalla Camera di commercio di Milano, per obbiettare contro la linea di raccordo proposta dal Governo e dalla Commissione parlamentare, quella che da Luino, lungo la sinistra del Lago Maggiore, metterebbe capo a Sesto Calende, e di là ad Oleggio e Novara. Ma siffatta questione implica sì vitali interessi per la città di Milano, ed aggiungiamo pure per tutta la parte orientale d'Italia, che le dianzi nominate rappresentanze non vollero contentarsi di trasmettere alla Camera le loro petizioni scritte, e mandarono appositi delegati in Roma col motto di Manin: « Agitatevi ed agitate ».

Locchè questi fanno appunto con vera devozione al loro paese, efficacemente appoggiati dagli onorevoli deputati della provincia. Domenica ebbero tutti insieme un lungo colloquio cogli onorevoli Presidente del Consiglio e Ministro dei lavori pubblici, ed i reclami da loro esposti contro il voto suddetto della Giunta parlamentare apparirono tanto fondati agli on. Depretis e Mezzanotte, da deciderli a dare loro le più formali assicurazioni che verrà scongiurato il danno gravissimo per Milano d'una imponderata decisione del Parlamento: si lascierà impregiudicata la questione del tracciato, per non risolverla definitivamente che dopo ulteriori ed accurate indagini al riguardo. Nè si può dubitare che il Parlamento nazionale voglia rifiutarsi a dare il meritato peso alla reale sussistenza delle ragioni che militano a favore della ragguardevolissima provincia di Milano. —

Sul nuovo *modus vivendi* da stabilirsi fra lo Stato e la Società delle Strade ferrate Romane riferirà il giorno 28 l'on. La Porta alla Commissione d'inchiesta, e pare che se ne proporrà al Ministero l'approvazione. Intanto, se non sono male informato, per dare tempo al tempo, l'assemblea straordinaria degli azionisti, già indetta pel 31 corrente, sarebbe rinviata al 10 aprile. —

Vi riassumo, come al solito, le più interessati deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 16 al 23 marzo corrente.

La Sezione prima approvò i progetti: per l'ampliamento della Stazione di Scanzano sulla linea Taranto-Reggio; per la costruzione del tronco della strada provinciale di 2ª serie detta delle Radici (provincia di Modena), compreso tra Torre e Vitriola; e per la sistemazione del rilevato Greto nel tronco ferroviario Trevigno-Potenza.

Dalla Sezione 2ª ebbero approvazione i progetti: per chiusura del 2°, 3° e 4° traforo nel molo orientale del porto di Nisida; e per sistemazione dell'argine sinistro di Po e destro di Lambro, nel comprensorio di Po e Lambro Pavese, in provincia di Pavia.

Finalmente, in due adunanze tenute dal Consiglio generale, vennero approvati:

con modificazioni, il progetto pel segnalamento delle secche Porcelli e Balata presso il porto di Trapani;

in linea estimativa per la spesa di L. 36,000,000, il progetto, già approvato in linea tecnica, per una ferrovia da Sicignano pel Vallo di Diano ed il Vallo della Noce a Castrocucco;

il progetto per la definitiva sistemazione dell'alveo comune dei torrenti di Nocera in provincia di Salerno; e quello per la trasformazione del faro nell'isola del Tino, golfo di Spezia, in un faro di 1° ordine;

il progetto pel prolungamento del molo Innocenziano e per la sistemazione del molo Neroniano nel porto d'Anzio; ed altro per sistemazione del porto di Marsala;

il progetto di massima per la costruzione di un faro di 2° ordine nell'isola di Ponza, e di un faro di 5° ordine nell'isola di Zannone in provincia di Caserta; e quello definitivo per la costruzione di un faro di 2° ordine sulla punta di Maistra in provincia di Rovigo; il progetto per il prolungamento per m. 80 del molo meridionale nel porto di Ancona; e finalmente, con modificazioni, quello pel completamento delle opere di difesa del porto di Licata in provincia di Girgenti. B.

LE CARROZZE PULLMAN.

Stimat.mo sig. Direttore
del *Monitore delle Strade Ferrate.*

Firenze, 24 marzo.

Leggendo in un giornale inglese la notizia che il signor Pullman, presidente della Compagnia americana dello stesso nome per la costruzione e l'esercizio di vetture a sa-

lone ed a letti a Chicago, ha ordinato la costruzione di otto *vetture-palazzi*, come le chiamano un po' enfaticamente in America, con tutti i più recenti perfezionamenti (quattro delle quali destinate alla ferrovia Occidentale New-York-Lake, e le altre quattro al Great Northern d'Inghilterra), mi sono ricordato che da ben tre anni in Italia, e proprio in Torino, la stessa Compagnia americana ha messo insieme quattro vetture a letti, secondo il suo sistema; però, malgrado tutti gli elogi che ne furono fatti a quell'epoca, nessuno ha mai più veduto quelle vetture, nè udito parlarne.

Io credo che tanti altri proveranno la stessa curiosità che mi tormenta, di sapere cioè che fine hanno fatto quelle vetture, e per qual motivo non sono state messe in circolazione, se non in modo definitivo, almeno per prova.

Chi sa mai spiegare perchè gli Americani abbiano attraversato l'Atlantico, certamente con grandi sacrifizii, per mettere insieme quattro grandiosi veicoli, che poi nessuno ha udito a dire che sieno stati acquistati da alcuna delle nostre grandi Amministrazioni ferroviarie, che nessuno ha veduto correre sulle nostre ferrovie, e nessuno ha potuto sapere se abbiano invece ripreso la via dell'America?

Quali ostacoli tecnici od amministrativi sono sorti ad impedire che il pubblico fosse chiamato a formulare il suo giudizio intorno a codesto sistema di vetture, che pare tanto apprezzato in America, e che si sa esser in favore anche in Inghilterra?

Io credo, stimatissimo sig. Direttore, che se Ella potesse fornire qualche spiegazione in proposito, a mezzo del suo accreditato giornale, soddisferebbe la curiosità di molti fra i suoi lettori, e quella anche del sottoscritto

ASSIDUO.

In risposta alla domanda direttaci dall'egregio nostro *Assiduo*, noi possiamo ripetere quanto scrivemmo su tale argomento nei nostri numeri del 18 dicembre scorso e del 29 gennaio a. c.: che cioè, tre delle indicate vetture sono tuttora giacenti nelle rimesse delle Ferrovie dell'Alta Italia, a Susa, ed una in quelle delle Ferrovie Meridionali; ma che il loro servizio non si potè ancora attuare in causa di divergenze insorte tra il nostro Governo ed il costruttore, relativamente al contratto stipulato colla cessata Società ferroviaria.

Assunte però nuove informazioni, possiamo aggiungere che le accennate divergenze sarebbero anche state appianate con opportune modificazioni al detto contratto, ma che queste non furono peranco sancite dal Consiglio di amministrazione della Società Pullman, sedente a Chicago; ed anzi si ha ragione di credere che la medesima intenda, per sue ragioni particolari, di abbandonare l'impresa dell'esercizio delle sue vetture in Italia.

Speriamo con ciò di avere pienamente appagata la curiosità dell'egregio *Assiduo* e degli altri nostri lettori.

LA REDAZIONE.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

In seguito al desiderio espresso dalla Regina d'Inghilterra di conservare nel prossimo suo viaggio il più stretto incognito e di passare tranquillamente e con ogni riservatezza il tempo fissato pel suo soggiorno a Baveno, sappiamo che la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo e l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia hanno rinunciato al progetto di treni speciali da Nizza ad Arona per viaggiatori inglesi, di cui parlammo nel precedente nostro numero.

Per iniziativa della Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, si stanno prendendo accordi tra la medesima e le Amministrazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane per l'attuazione di alcuni treni speciali o di piacere tra Parigi e Roma in occasione delle funzioni della Settimana Santa, con ribasso assai rilevante dei prezzi di tariffa.

Tali treni sarebbero composti di sole vetture di 2.a e 3.a classe.

Lunedì scorso vennero convocati a Milano, presso la Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia, i Capi-servizio delle medesime, insieme col rappresentante del Ministero della guerra, sig. colonnello Di Lena, allo scopo di concretare le risposte da dare al questionario militare della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie.

Siccome però questa Commissione aveva già rimesso il suddetto questionario anche al Ministero della guerra, così fu stabilito che a questo spettava di diritto il rispondervi; e che l'Amministrazione ferroviaria esprimesse il suo parere, qualora su qualche speciale questione venisse interpellata dalla detta Commissione d'inchiesta.

Lunedì prossimo avrà luogo a Milano l'annunciata riunione dei delegati delle varie Amministrazioni ferroviarie tedesche, belghe, olandesi ed italiane, allo scopo di discutere e regolare il servizio diretto per viaggiatori e merci tra l'Italia, via Brennero, ed i paesi percorsi dalle linee appartenenti alle Amministrazioni suddette.

Al 1° o al 2 del prossimo aprile avrà luogo la visita di ricognizione della linea Conegliano-Vittorio, e la eseguiranno, per incarico del Governo, l'ispettore comm. Betocchi e i sotto-commissarii cav. Maironi e Badii, in concorso dei rappresentanti della Società Veneta di costruzioni. L'apertura poi della linea al pubblico servizio sarebbe fissata, come annunciammo, pel giorno 14, sempreechè, come si ritiene, nulla osti.

Siamo lieti di annunziare che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in attesa della compilazione definitiva del nuovo organico del personale, ha deliberato d'invitare i varii Capi-Servizio a presentare frattanto le loro proposte di aumento a favore degli impiegati aventi uno stipendio non superiore alle L. 1800, e che si trovano nelle condizioni previste dall'articolo 13 del Regolamento sul personale delle Ferrovie dell'Alta Italia, vigente sino dal 1° maggio 1871.

A questo proposito cade in acconcio di notare che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia si è sempre diretta sulla base dei regolamenti da essa stabiliti per tutti i suoi Servizii; il che non concorda con le recenti parole dell'on. Ministro dei lavori pubblici, il quale, rispondendo all'on. Pasquali nella seduta del 17 corr. alla Camera dei deputati circa le condizioni degl'impiegati delle suddette Ferrovie, disse che quell'Amministrazione « è andata innanzi senza regolamenti », e che « s'è fatto tutto quello che si poteva fare per rendere minori gli in-

convenienti che da questa mancanza di regolamenti dovevano nascere ».

Del resto, il suaccennato provvedimento del Consiglio d'amministrazione prova realmente le buone intenzioni del Ministro a vantaggio del personale ferroviario.

Alcuni giornali hanno annunciato che al concorso aperto per nuovi impiegati presso l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia sarebbero stati ammessi con alcuni privilegi gli alunni della Scuola ferroviaria di Roma. Noi siamo in grado di smentire tale notizia, perocchè nessuno di quegli alunni potrebbe venire ammesso all'accennato concorso, non essendo ancora compiuto il relativo corso scolastico.

Sappiamo che, nell'intento di favorire il commercio di esportazione del bestiame, e per lasciare agli speditori la possibilità di valersi dei treni speciali per bestiame della Società Parigi-Lione-Mediterraneo, che partono da Modane in direzione dei mercati di Parigi, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia stabilirà quanto prima che tutte le spedizioni di bestiame, arrivate a grande velocità a Bussoleno coi treni dello sera o della notte, potranno essere rispedite a piccola velocità coi treni-merci delle ore antimeridiane del giorno successivo; ma saranno però assoggettate, pel percorso Bussoleno-Modane transito, ad una sopratassa di L. 5 per ogni vagone ad un sol piano, e di L. 7.50 pei vagoni a due piani (imposta 2 0[0] compresa).

Il Ministro d'agricoltura, industria e commercio ha richiamato allo studio un progetto, formulato sin dal 1872, per ottenere riduzioni di tariffe pel trasporto sulle Strade ferrate delle trebbiatrici ed altre macchine agrarie.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha già comunicato al Ministero dei lavori pubblici le sue proposte per quanto concerne i trasporti sulle dette linee.

Un telegramma da Roma ci annunzia che l'on. deputato Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate, è stato delegato dal Ministero a rappresentare il Governo italiano nella Conferenza internazionale che si riunirà il 5 aprile a Berna per l'esame della situazione finanziaria della Società del Gottardo. (Vedi in proposito più sopra la nostra *Corrispondenza da Roma*).

Notizie Ferroviarie Italiane

Commissione d'inchiesta ferroviaria. — Venerdì, 28 corrente, la Commissione d'inchiesta si riunirà alle ore 9 ant., nella solita sala del palazzo delle Minerva in Roma, per discutere intorno alla questione delle Ferrovie Romane.

Ferrovie Romane — Leggiamo nella *Riforma* del 21:

Ieri sera il Consiglio dei Ministri deliberò di approvare il riscatto delle Ferrovie Romane, tenendone sospesi gli effetti sino al 1881. L'esercizio delle ferrovie sociali sarà dato ad un Consiglio di amministrazione, nel quale prevarrà l'elemento governativo, e con un Direttore generale ed un Direttore di esercizio nominato dal Ministero.

Il Governo si riserva la facoltà di far cessare codesto esercizio provvisorio, mercè un preavviso.

Sappiamo parimenti che oggi stesso dall'on. Ministro dei lavori pubblici venne trasmesso questo progetto di esercizio provvisorio alla Commissione d'inchiesta per averne l'analogo avviso.

— Scrivono pure da Roma alla *Nazione*:

Il Ministero ha trasmesso alla Commissione per l'inchiesta ferroviaria la proposta del Consiglio delle Strade Ferrate Romane per il riscatto, secondo la Convenzione del 17 novembre 1873, salvo a lasciare l'amministrazione delle linee alla Società fino a che sarà decisa la questione dell'esercizio, o tutto al più al 31 dicembre 1880.

La Commissione ha, sopra quella proposta, nominato relatore l'on. La Porta.

Siamo assicurati che, unite alla proposta, si trovano alcune idee del Ministero dei lavori pubblici, relative al numero dei consiglieri a nomina del Governo, che dovrebbero essere aumentati nel Consiglio, ed al trasporto immediato a Roma della Direzione generale e dell'amministrazione centrale delle Ferrovie.

Se quest'ultima notizia fosse vera, sarebbe un altro cordiale aiuto, che si preparerebbe dal Governo alla nostra città — (Vedi la nostra *Corrispondenza da Roma*).

Costruzioni ferroviarie. — Leggesi nel *Diritto* del 23:

Il presidente del Consiglio ed il Ministro dei lavori pubblici sono intervenuti stamane in seno alla Commissione per le costruzioni ferroviarie.

Si è trattato della grave questione del Gottardo, poichè il Ministero sostiene l'urgenza di stralciare il progetto che lo riguarda dalla legge generale delle costruzioni.

Ma la Giunta insistè nel suo perere, e cioè che solo la Camera sia competente a giudicare dell'urgenza e dell'opportunità dello stralcio.

(Vedi la nostra *Corrispondenza da Roma*, e vedi pure le *Notizie ferroviarie estere*).

Ferrovia Firenze-Faenza. — Scrivono da Roma alla *Nazione* del 23:

Fra le molte petizioni giunte alla Camera ed al Ministero dei lavori pubblici, o inviate direttamente alla Giunta parlamentare incaricata del progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie, ve ne sono varie, le quali riguardano la linea Firenze-Faenza.

In difetto di più importanti notizie, concedetemi che ve le noveri: 1° Presidente del Comizio popolare tenutosi a Faenza, appoggiato dal Sindaco di questa città: domanda che questa linea sia preferita ad ogni altra.

2. Petizione del Sindaco della città di Firenze che sollecita la costruzione di questa linea.

3. Idem del Comune di Russi: domanda che per questa linea si adotti il tracciato per Val di Lamone.

4. Idem del Comune di San Godenzo, sottopone considerazioni sulla scelta di quel tracciato.

5. Idem della rappresentanza della provincia di Ravenna e dei Comuni di Ravenna, Faenza, Lugo, Russi, Bagnacavallo, Brisighella e Cotignola: raccomandano questa linea, dimostrandone l'importanza e i vantaggi che recherebbe alle provincie di Romagna, congiungendole colla Toscana.

6. Camera di commercio ed arti di Bari: fa voti per la costruzione di questa linea.

7. Municipio di Faenza: trasmette deliberazioni della Camera di commercio di Chieti, dei Municipii di Chieti, Bari, Porto San Giorgio, Sant'Elpidio, San Vito Chietino, Falconara marittima, con cui fanno plauso alla proposta di quella linea.

8. Associazione commerciale di Firenze: fa plauso alla proposta dei Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per la sollecita esecuzione di questa ferrovia.

9. Camera di commercio ed arti di Firenze: domanda che per la ferrovia tosco-romagnola si scelga la Firenze-Faenza.

10. Presidente del Collegio degl'ingegneri ed architetti di Firenze: invoca, per le considerazioni svolte in una Re-

lazione intorno alla ferrovia tosco romagnola, che sia approvato il tracciato proposto dal Ministero.

Come vi sarà agevole comprendere da questo elenco, molte sono le provincie interessate a che la linea sia costruita, e molti sono i pareri autorevoli, i quali suffragano la proposta ministeriale di dar la preferenza alla Firenze-Faenza sulla Pontassieve-Firenze, anche dal punto di vista della strategia militare e della difesa del paese.

Tramways di Firenze. — Leggesi nella *Nazione*:

Le grandi pioggie dei giorni scorsi hanno ritardato il compimento dei lavori che si stanno eseguendo sul primo tronco del *tramway* fra la Piazza Santa Maria Novella e Brozzi; ed a causa di tale ritardo, si è dovuto rinviare ad altro giorno, non lontano, la inaugurazione di questo primo tronco, che sarà fatta con una certa solennità.

Sabato, per altro, fu eseguito un primo esperimento, e la popolazione potè vedere per la prima volta con quanta facilità un solo cavallo tiri, ad un buon trotto, carrozze che possono portare anche trentasei persone.

Ciò si deve principalmente alla bene intesa costruzione, ed alla leggerezza, congiunta a molta eleganza, di questi legni, che sono di manifattura belga, e vengono dalle celebri officine del sig. Enrico Plas di Bruxelles. Tali carrozze sono tutte di abeto di Moscovia tirato a pulimento, sono munite di bei lampioni a specchio, di campanelli per chiamare il conduttore, e di ogni conforto immaginabile; le carrozze scoperte hanno sedili per 24 persone, quelle coperte per 25, oltre i posti di minor prezzo per coloro che non godranno il vantaggio di stare seduti.

Sul tipo di questi legni, che sono di una vera perfezione, se ne stanno costruendo molti altri adesso nelle officine del signor Descreux, presso Sesto; e l'Impresa sta erigendo al Ponte alle Mosse un vastissimo locale per rimesse, magazzini e scuderie, le quali potranno ricevere fino a 60 cavalli.

Noi siamo lieti di vedere sorgere una intrapresa che, mentre procura un più comodo e conveniente sistema di viabilità, potrà esser fonte di guadagni non lievi alla nostra popolazione.

Tramway di Lucca. — Scrivono alla *Libertà* dai Bagni di Lucca, 16:

Nel mese di gennaio di quest'anno è stato firmato il contratto fra la Provincia di Lucca e il signor Masetti per la costruzione di un *tramway* a vapore fra Lucca e i Bagni per Borgo a Mozzano.

La linea dovrebbe in seguito proseguire fino a Castelnuovo di Garfagnana.

La linea correrebbe sulla via ruotabile, passando sopra due ponti da costruirsi appositamente sul Serchio. Secondo la previsione del Masetti, il costo della costruzione ammonterebbe a due milioni circa, e la spesa di esercizio a circa 219,000 lire annue.

La pronta costruzione di questa linea, non solo recherebbe grandissimo vantaggio alle Valli della Lima e del Serchio, ma gioverebbe probabilmente ad interessi generali.

Ferrovie Sarde. — Si ha da Cagliari, 20:

Gli scorsi giorni, con due piroscafi inglesi, sono arrivati nel nostro porto 55 vagoni e tre locomotive, destinati pel servizio delle ferrovie Sarde. È pure giunta la tettoia della nuova Stazione, i cui lavori sono quasi terminati.

Ferrovia Palermo-Trapani. — È già arrivato in Marsala un *barco* carico di rotaie destinate alla linea ferroviaria Trapani-Palermo; fra non molto arriverà il vapore inglese *Dante*, carico di ferro ed altri oggetti da servire alla stessa.

L'Impresa concesse al sig. Rosario Genna l'appalto dei lavori di terra e muratura del tronco Trapani-Paceco.

Altre ferrovie in Sicilia. — Scrivono da Sciacca, 13, alla *Gazzetta d'Italia*:

Un signor Mazzarella, ingegnere, propone al Consiglio provinciale di Girgenti una ferrovia, a sezione ridotta, Porto Empedocle-Sciacca-Castelvetrano. Sarebbe da desiderarsi pertanto il concerto fra lui e l'appaltatore signor Lescannes, che avrebbe manifestato il pensiero di costruire il tronco Castelvetrano-Sciacca.

Ferrovia Milano-Saronno. — Leggesi nel *Sole*:

Alle 1.30 del 22 corr., dalla nuova Stazione sita presso Piazza Castello nella località dove s'ergeva il Bersaglio, partiva il treno inaugurale della ferrovia Milano-Saronno.

V'erano il Sindaco ed alcuni consiglieri comunali; rappresentanze della Provincia, della stampa, e molti altri cittadini, professionisti, commercianti, artisti. Facevano gli onori di casa il sig. Vaucamps, concessionario ed intraprenditore della linea, e l'ing. Campiglio, direttore della stessa, che, come è noto, iniziò e compì, assieme all' ing. Bianchi, gli studii per questo importante tracciato.

Pioveva: tuttavia la Stazione inbandierata aveva un aspetto gaio, e gli invitati presero, di buon grado, posto nelle eleganti vetture. Queste, costrutte a Neuhausen e secondo il sistema svizzero, sono eleganti e comode.

In 40 minuti circa, comprese le fermate nelle Stazioni dei paesi che la ferrovia percorre — e dove la popolazione accorse festosa a salutare il treno che passava, apportatore di civiltà — si giunse a Saronno.

(Descritte le festose accoglienze, i rinfreschi e i discorsi, tra i quali il senatore Gadda ringraziò quanti cooperarono all'utilissima impresa, ed augurò di veder presto compiuta la linea Milano-Erba, e prolungata quella di Saronno fino a Mendriso, il *Sole* aggiunge): Alle 3 si ripartì per Milano, dove si giunse in poco meno di 35 minuti, comprese le fermate, lieti di avere inaugurata una nuova strada ferrata, che, sorta in mezzo a gravissime difficoltà di ogni genere, promette di essere di grandissimo giovamento a tanti paesi, i quali sentono il bisogno di moltiplicare le vene economiche che li legano col cuore del commercio e dell'industria lombarda, con Milano.

— La detta linea venne aperta ieri (25) al pubblico servizio.

Tramways di Milano. — Lo stesso giornale dice che la Società anonima degli Omnibus si assumerebbe di costruire la guidovia della Circonvallazione, a condizione che le si permettesse di entrare in città dalla porta Tenaglia per uscire da porta Genova, venendo così ad isolare dagli altri sobborghi la zona di ponente del viale esterno.

In questi giorni, i principali e più influenti industriali e possidenti della circonvallazione delle porte Sempione e Magenta hanno presentato alla Deputazione provinciale ed al Municipio di Milano istanza per ottenere che la guidovia esterna percorra tutta intiera la circonvallazione.

E ciò si potrà ottenere, considerato che altre Società hanno chiesto la concessione di percorrere quella stessa strada.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi della *Gazzetta Ticinese* del 19:

Il Governo cantonale di Lucerna ha sottoscritto ed inoltrato al Consiglio federale il documento di obbligazione per la vecchia e la nuova sovvenzione dello Stato, come pure della sovvenzione della Città alla ferrovia del Gottardo, concordato il 2 settembre 1878; però a due condizioni: circa l'esercizio ferroviario sulle linee Immensee-Rothkreuz e Rotkreuz-Lucerna, e la permanenza della sede amministrativa della Società a Lucerna.

— La stessa *Gazzetta* ha il seguente telegramma da Berna, 19:

Alla fine di marzo, i tre Stati del Gottardo, cioè la Germania, l'Italia e la Svizzera, si raduneranno in Berna per l'esame della giustificazione finanziaria della Società della ferrovia del Gottardo (*V. nostra Corrispondenza da Roma*).

— La *Gazzetta Ticinese* ha pure per telegrafo da Berna, 22:

L'ispettore federale del Gottardo, sig. ing. Koller, ha dato la sua dimissione, per motivi di salute, col 31 marzo; la dimissione venne accettata, con ringraziamenti per i prestati servigi.

— Secondo il rapporto del Dipartimento federale delle ferrovie, lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo, alla fine di febbraio 1879, era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in gennaio	febbraio	Stato alla fine di gennaio	febbraio
Galleria di direzione . m.	191.5	161.7	12390.8	12552.5
Allargam. della stessa »	149.4	154.6	10921.8	11076.4
Calotta . . . . . . »	160.7	132.3	8730.9	8863.2
Strozzo . . . . . . »	217.2	208 5	7473.7	7682.2
Vôlta . . . . . . »	166.1	107	9428	9535
Piedritti . . . . . »	193.3	209.2	7057	7266.2
Tunnel completo con canale e nicchie . . »	267.8	208	5931.4	6139.4

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono eseguiti:

	in più	in meno
Galleria di direzione . . . . . m.	—	267.5
Allargamento della stessa . . . . »	—	323.6
Calotta . . . . »	—	2366.8
Strozzo . . . . »	—	2379.8
Vôlta . . . . »	—	965
Piedritti . . . . »	—	2714.2
Tunnel completo con canale e nicchie »	—	3570.6

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 22.70; dal lato di Airolo m. 16.40; in totale m. 44.10, cioè m. 6.30 in media giornaliera.

Ad Airolo s'ebbe una fermata di 2 giorni per riparazioni alla condotta d'acqua del Ticino.

Restano da perforare, per compiere la galleria di direzione, m. 2218.60.

Ferrovia del Monteceneri. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 22:

Recentissime notizie, che ci pervengono da Roma, presentano un miglioramento nella situazione della questione ferroviaria del Monteceneri.

Secondo le stesse, il pensiero di sottoporre al Parlamento italiano, per la sua ratifica, la Convenzione di Berna disgiuntamente, e col rimando della legge generale sulle costruzioni ferroviarie (compreso il sussidio al Monteceneri) ad altra epoca, avrebbe incontrata seria opposizione, ed invece prevalse la determinazione di trattare il progetto complessivo, che non tarderà ad essere posto all'ordine del giorno, colle note conclusioni della Commissione in appoggio del Monteceneri.

Sembra inoltre che uno scambio di vedute favorevoli a questa linea sia testè seguito fra il Ministro d'Italia ed il Consiglio federale.

(Vedi nostra *Corrispondenza da Roma*).

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha riunito al Ministero i membri dell'Ufficio ed i relatori della Commissione parlamentare per la classificazione delle ferrovie. Erano presenti i signori Alberto Grévy, Lebaudy, Wilson, de la Porte, ecc.

Il Ministro si è messo interamente d'accordo colla Commissione circa gli emendamenti presentati sul suo progetto. Il Ministro ne accettò già un certo numero, che rappresenta circa 600 chil. nuovi da aggiungere ai 9000 da lui proposti col suo progetto. Egli acconsentì pure a rimettere allo studio gli altri emendamenti non ancora accettati.

La Commissione si è riunita in assemblea generale per regolare definitivamente tale questione; ed ora si sa che il rapporto generale venne già deposto all'Ufficio della Camera. Tale rapporto fu dato tosto a stampare, e la Camera potrà discuterlo entro la ventura settimana.

Accidente ferroviario in Francia. — L'*Indépendant de Saintes* annuncia che al treno-viaggiatori, che parte da Rochefort alle 4. 20 per Bordeaux, toccò domenica scorsa un grave accidente. Nel momento in cui esso giungeva al punto di congiunzione dei binarii al di quà della Stazione di Rochefort, incontrò un treno di merci, che non aveva potuto abbandonare a tempo il binario.

Il treno-merci fu côlto a rovescio e tagliato dal treno-viaggiatori. La scossa fu terribile. Il treno-merci era composto di 12 vagoni carichi di legname, di carbone e di grano. L'ottavo è stato sfondato dalla macchina del treno-viaggiatori, ed altri due furono rovesciati sulla strada. La macchina del treno-viaggiatori si alzò in piedi come un cavallo impennantesi, ma ricadde per fortuna sulle rotaie senza deviare. Però anche la macchina ne rimase assai danneggiata, e parecchi viaggiatori riportarono ferite alla testa ed alle gambe.

Ferrovie tedesche. — Leggiamo nella *Gazzetta di Carlsruhe*, del 19 marzo:

Si sa che nell'anno scorso una Commissione, composta dei rappresentanti della Germania, della Francia, dell'Austria-Ungheria, della Russia, del Belgio e dei Paesi Bassi, si riunì a Berna, allo scopo di conchiudere un accordo intorno ad una tariffa internazionale per trasporti ferroviarii.

Questa Commissione approvò, modificandolo in alcuni punti, il progetto elaborato dall'Ufficio delle ferrovie tedesche. Il Consiglio federale ha approvato questo progetto, e si tratta di convocare per il 15 maggio a Berna una nuova conferenza che sarebbe incaricata di prendere una decisione definitiva.

Ferrovie ungheresi. — I fogli tedeschi annunciano che il luogotenente von Zabeltiz, del reggimento ferroviario, è partito da Berlino, col permesso di Moltke, per Szegedin, per istudiare sul luogo i danni prodotti dell'inondazione e fare un rapporto sui provvedimenti che sono stati presi dagli Ufficii tecnici per assicurare gli argini ferroviarii, i cavalcavia ed i ponti.

Ferrovie nell'Africa. — La sera del 18, ad una riunione della Società Artistica di Londra, il sig. Bradshaw di Manchester fece una lettura, in cui disse che bisognava trovar modo di riparare alla depressione del commercio. L'Africa può esser per l'Inghilterra un campo più vasto ancora dell'India, ove aprire uno sbocco ai traffici. I laghi ed i fiumi vi abbondano, e servono naturalmente al trasporto delle merci. Il sig. Bradshaw propose quindi di raccogliere per azioni una somma di 10 milioni di sterline, che sarebbero sufficienti a costruire in Africa una ferrovia di 500 miglia, che potrebbe farsi in 18 mesi; coi 10 milioni si potrebbero anche provvedere i laghi di alcuni vapori, e stabilire delle stazioni di approvvigionamento e dei depositi di mercanzie sul Niger e nelle regioni dei laghi.

Notizie Diverse

Ponte di Ripetta a Roma. — Ad alcune accuse stampate nella *Gazzetta di Napoli*, del 14 corr., contro l'industria italiana a proposito della recente inaugurazione del ponte di Ripetta, l'ing. comm. Cottrau rispose con una lettera diretta alla *Gazzetta* medesima, dalla quale ricaviamo di buon grado quanto segue:

« Pel decoro degl'industriali italiani in generale, e della *Impresa industriale italiana*, costruttrice del ponte di Ripetta, in particolare, credo mio dovere rilevare:

1°) Che il ponte di Ripetta non è precisamente un *ponticello* (come si disse), essendo lungo ben 103 metri, ossia presso a poco quanto i ponti sulla Senna a Parigi; con la differenza poi che le *fondazioni* nella Senna sono facilissime, mentre nel Tevere sono difficoltosissime.

2°) Che se il ponte di Ripetta è stato eseguito in un anno (e non, come si detto, in due), ciò ha dipeso, non già dal *varamento della travata*, che è stato compiuto in soli 4 giorni, ma bensì dall'approfondamento, *a mezzo dell'aria compressa*, delle colonne metalliche che costituiscono le *pile*, le quali hanno ognuna circa *due* metri di diametro e ben *ventinove metri di altezza* totale, ossia un'altezza assai maggiore di quella dei più grandi palazzi di Napoli e di Roma.

3°) Che la nostra *Impresa industriale italiana* ha eseguito, dal 1873 a questa parte, ben 742 ponti, fra grandi e piccoli (senza contare le tettoie e gli altri lavori metallici); e che non vi è Casa costruttrice francese od inglese o tedesca che possa dire altrettanto, nè tanto meno che avrebbe potuto eseguire il ponte di Ripetta più rapidamente di quel che fu fatto dai nostri operaj ed ingegneri italiani...... ».

Lavori stradali in Roma — La *Libertà*, del 22, dice che il Sindaco di Roma ha riunito presso di sè gli ingegneri che dirigono e gli appaltatori che eseguiscono i lavori della Via Nazionale. Dopo di avere assunto da essi esatte informazioni sullo stato dei lavori, ha ordinato a tutti che si adoperino sollecitamente a che la Via Nazionale, dalla Piazza dei SS. Apostoli a quella di Magnanapoli, sia aperta totalmente alla pubblica circolazione per il primo dei prossimo aprile. I lavori da eseguirsi non sono molti, ed in pochi giorni possono portarsi a compimento. Si spiegano gli indugi in seguito alle difficoltà insorte; ma ora che queste sono rimosse, non vi è alcuna ragione di privare i cittadini di questa comoda strada.

— La stessa *Libertà*, in data del 24, scrive:

Il Sindaco, dopo aver provveduto alla sistemazione della Via Nazionale, ha rivolto le proprie cure alla Via delle Convertite. Egli, in base all'ultima perizia dei lavori, ha offerto al principe Alessandro Torlonia, per l'arretramento della sua casa sull'angolo di questa via, il compenso di lire 130 mila. Il principe Torlonia invece ne chiede 160 mila. È mai possibile che, fra due gentiluomini come D. Emanuele Ruspoli e D. Alessandro Torlonia, si voglia fare una quistione per misere 30 mila lire? Non lo crediamo; molto più poi, che in questa quistione ci sarebbe il danno del terzo, cioè del pubblico, il quale chiede che coll'inaugurazione del nuovo Palazzo della Posta, che sorge babilonescamente in Piazza di S. Silvestro, la Via delle Convertite debba essere allargata per evitare disgrazie.

In ogni modo, il Sindaco, qualora il principe Torlonia accettasse l'offerta, assumerebbe l'impegno d'ottenere per questa spesa l'approvazione del Consiglio.

Un'altra quistione assai più difficile, e della quale non si vede una via d'uscita, è quella della sistemazione dalla proprietà Torlonia lungo la Via di S. Romualdo.

Le pretese del Principe si riassumono in due parole. Egli dice al Comune: » Lasciatemi il vicolo per le scuderie, ed io faccio tutto ». È su questo punto ehe il Consiglio si è pronunziato contro, e perdè l'occasione così di fare un lauto guadagno per due metri d'area, che dovrebbe cedere sulla Piazza dei SS. Apostoli, per ottenerla invece a Piazza di Venezia.

La cosa strana si è, che uomini d'una certa competenza preferiscono il mostruoso tracciato del primitivo progetto municipale a quello assai migliore stabilito, di comune accordo, tra il Sindaco ed il Principe.

Ma ormai siamo avvezzi a vedere le migliori strade deturpate da sconcezze architettoniche!

Bonificamento dell'Agro Romano — Il 20 corr. gli ingegneri che compongono l'Ufficio speciale pel bonificamento dell'Agro romano hanno contemporaneamente cominciati gli studii ad Ostia e Maccarese.

Durante il tempo necessario per questi studii, essi soggiorneranno ad Ostia.

Miniera di Monteponi — Nella seduta del 21 corr., la Camera dei deputati approvò, dopo brevi parole degli on. Salaris, Umana e Sella, il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. È fatta facoltà al Governo di vendere, colle norme stabilite dalla legge 21 agosto 1862, N. 793, ed in base a Capitolato sul quale sarà udito il Consiglio di Stato, la miniera denominata di Monteponi presso Iglesias, in Sardegna.

« *Art.* 2. La costruzione della galleria di scolo, da Monteponi al mare, sarà dichiarata opera di pubblica utilità, a norma dell'art. 83 della legge 20 novembre 1859, n. 3755; ed il nuovo proprietario della miniera dovrà per essa rinunciare agli indennizzi e compensi che gli potessero toccare, a termini dell'art. 75 della legge predetta, in quanto però non saranno richieste maggiori o speciali opere nell'interesse di altre miniere.

« Nel Capitolato, la galleria andrebbe definita per lunghezza, sezione e pendenza, che devono essere le minime e tanto quanto basta a Monteponi ».

Allo scrutinio segreto, questa legge ottenne voti favorevoli 191, contrarii 48.

Stabilimenti metallurgici. — La *Nazione* ha per telegrafo da Roma, 18:

Questa mane si adunò la Commissione che deve riferire sui progetto di legge che dà facoltà al Governo di istituire degli Stabilimenti metallurgici in Italia.

La Commissione era presieduta dall'on. Brin, ed approvò varie modificazioni al progetto ministeriale.

Furono lette molte domande di industriali italiani.

Si stabilì di proseguire alacremente il lavoro e di preparare con tutta sollecitudine la relazione per la Camera.

Si vorrebbe rendere specialmente possibile che le corazze delle nostre navi de guerra e il materiale necessario alle nostre ferrovie escissero da officine italiane.

Questioni industriali — Per debito d'imparzialità, diamo luogo alla seguente, che ci viene diretta in risposta a quella dell'ing. Cottrau al *Piccolo* di Napoli, che abbiamo riferito nel precedente nostro numero:

Torino, 24 marzo.

Ill.mo sig. Direttore del *Monitore delle Strade ferrate*

Leggo nell'ultimo numero del *Monitore delle Strade ferrate*, del 19 corr., sotto la rubrica *Questioni industriali*, una lettera del sig. comm. Cottrau, che con molta ragione reclama contro l'esagerato dazio sul ferro di prima fabbricazione, tassato al 40 0[0 del valore. Sarebbe però opportuno osservare, in riscontro alle lagnanze del signor Cottrau, che vi sono dazii sui ferri di seconda fabbricazione ben altrimenti esagerati, come per esempio:

Le stecche per ferrovie, provenienti dall'estero, pagano l'80 e più per cento del valore; mentre la loro riduzione da prima a seconda categoria, a cui attende specialmente la Società diretta dal signor Cottrau, rappresenta appena il 10 0[0 del valore della merce: cioè costituisce un altissimo dazio di protezione a favore dell'industria nazionale di circa il 70 0[0, e dedotto il dazio d'entrata della materia prima, del 30 0[0.

Gli stessi lavori di ponti in ferro, che sono la principale produzione del Cantiere di Castellammare, godono parimenti di un dazio protettore netto, cioè diffalcato quello sulla materia prima, del 40 0[0 del valore della merce all'uscita dal Cantiere, mentre il valore di lavorazione nel Cantiere non raggiunge il 20 0[0 del prezzo della merce.

Traendo le logiche conseguenze da queste premesse di fatto, vediamo che il tanto desiderato vantaggio alla classe operaia si riduce al valore del solo lavoro, che sul primo articolo rappresenta il 10 0[0 del valore, sul secondo il 20 0[0. Tutto il di più, cioè il 20 0[0, costituisce una generosa gratificazione, che le tariffe elargiscono ai produttori nazionali a spese della massa dei consumatori.

Antecipandole, Ill.mo sig. Direttore, i miei ringraziamenti per l'accoglienza fatta a queste mie osservazioni, ho l'onore di rassegnarmi Devotissimo servitore

Ing. F. Piattini.

Società industriali ed istituti di credito — Con R. Decreto del 13 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 22), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di consumo, anonima per azioni nominative, sedente in Vicenza, col titolo di *Magazzino cooperativo del popolo*, portando il detto capitale da L. 4525, divise in 905 azioni, a L. 15,000, divise in 3000 azioni da L. 5 ciascuna; la durata sociale è prorogata di altri 15 anni, a far tempo dal 1° gennaio 1879; ed è approvato il nuovo statuto sociale.

Regìa cointeressata dei tabacchi. — Nella seduta del 21 corr., la Camera dei deputati prese a discutere il progetto di legge per la convalidazione del R. Decreto 2 febbraio 1878, che approvò la nuova tariffa dei prezzi di vendita dei tabacchi fabbricati nello Stato; e per l'approvazione della Convenzione stipulata il 14 dicembre 1877 colla Società per la Regìa cointeressata dei tabacchi.

Dopo una discussione, a cui presero parte gli on. Plebano, Seismit-Doda, il ministro Magliani ed il relatore Melodia, la Camera approvò il seguente ordine del giorno proposto dalla Commissione:

« La Camera, ad evitare una proroga della Convenzione del 1868, invita il Governo del Re a presentare, non più

tardi del 1881, i provvedimenti che crederà più convenienti per l'esercizio della tassa; e confidando che, mediante una attiva ed efficace vigilanza si possa ottenere un sensibile miglioramento nella qualità dei prodotti, passa alla discussione della legge ».

Dopo di che, vennero approvati i tre articoli del progetto di legge nei termini seguenti:

« *Art.* 1. E convalidato il R. Decreto 2 febbraio 1878, che approva la tariffa dei prezzi di vendita dei tabacchi fabbricati nello Stato.

« *Art.* 2. Dal giorno nel quale entrerà in vigore la presente legge, saranno introdotte nella tariffa anzidetta le modificazioni portate dall'unita tabella.

« *Art.* 3. È approvata la Convenzione stipulata nel dì 14 dicembre 1877, tra il Ministro delle finanze e il presidente della Società per la Regìa cointeressata dei tabacchi, sostituendo all'art. 2 di detta Convenzione il seguente art. 2:

« Il canone dell'ultimo periodo 1878-1883 è concordato « e stabilito fin d'ora per le provincie continentali e della « Sardegna nella somma di L. 94,600,000 ».

Ed allo scrutinio segreto, si ottennero voti favorevoli 196, contrarii 44.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 corr. lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di febbraio 1879, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1878, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di febbraio 1879	L.	10,631,226 98
» » 1878	»	8,967,320 50
Differenza in più nel 1879	L.	1,663,906 48

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di febbraio furono come segue:

Nell'anno 1879	L.	21,652,313 56
» 1878	»	20,133,460 49
Differenza in più nel 1879	L	1,518,853 07

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitato nel mese di febbraio scorso la seguente somma:

Mese di febbraio			Dal 1° gennaio.		
Anno 1879.	L.	702,176 55	Anno 1879.	L.	1,336,038 15
» 1878.	»	498,896 35	» 1878.	»	1,141,327 —
In più	L.	203,280 20	In più	L.	224,711 15

Inchiesta agraria. — Al concorso bandito il 15 maggio 1877 dalla Giunta per l'inchiesta agraria, per monografie sulle condizioni dell'agricoltura e degli agricoltori in determinati gruppi di provincie italiane, furono presentate tre Memorie: una sulle provincie di Torino e di Cuneo, distinta col motto: *Dall'inchiesta agraria si accerterà che le provincie subalpine non sono inferiori alle altre della nostra penisola nelle culture e nelle industrie rurali;* un'altra sulle provincie di Perugia, Ascoli-Piceno, Ancona, Macerata e Pesaro, distinta col motto: *Il tempo è tesoro*; la terza sulle provincie di Palermo, Trapani, Caltanissetta e Girgenti, distinta col motto: *Panormus*.

Per l'esame di dette Memorie la Giunta nominò apposite Commissioni; e poscia, facendo propri gli apprezzamenti esposti da esse, la Giunta medesima, nella seduta del 18 corr., dopo lunga discussione, riconoscerebbe che difetto comune alle tre Memorie è l'essere stato, in molte parti essenziali, trattato l'argomento in modo generico, senza quella precisione di notizie di fatto necessaria per dare una esatta idea di tutto il complesso dell'organismo agrario; e deliberò quindi di conferire alle tre Memorie, a ciascuna per ragioni diverse, una *Mensione onorevole*. E poichè, in mancanza di Memoria migliore per ciascuna delle circoscrizioni illustrate, il *Premio d'onore*, coll'annessa indennità di lire mille stabilita dal programma di concorso, rimane non assegnato, la Giunta stabilì di aggiungere alla *Mensione onorevole*, a titolo di incoraggiamento, la somma di lire ottocento per ciascuna Memoria.

Aperte le schede suggellate, che andavano unite alle tre sopraccennate monografie, si riconobbe autori:

Della monografia sulle provincie di Torino e di Cuneo, il signor P. Casimiro Gandi, di Savigliano;

Della monografia sulle provincie di Perugia, Ascoli-Piceno, Ancona, Macerata e Pesaro, il signor Giuseppe Serafini, ingegnere;

Della monografia sulle provincie di Palermo, Caltanissetta, Trapani e Girgenti, il prof. cav. Nicola Chicoli.

Esame di concorso. — L'esame di concorso a 5 posti di vice-segretario di terza classe presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, che doveva aver luogo il giorno 7 e successivi del prossimo mese di aprile, è prorogato al giorno 22 dello stesso mese; e conseguentemente il termine utile per la presentazione delle domande scade il 14, anzichè il 1° aprile,

Per coloro che devono presentare la laurea universitaria di giurisprudenza, o il diploma della Scuola superiore di commercio di Venezia, non è più richiesto l'esame nella lingua inglese o tedesca.

Premii dell'Esposizione universale di Parigi. — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha pubblicato il seguente Avviso:

Molte domande di espositori italiani sono pervenute a questo Ministero per chiedere le medaglie e i diplomi conferiti dal Giurì nella Esposizione universale di Parigi. Col presente Avviso si fa noto che la distribuzione diretta agli espositori od ai loro rappresentanti si è cominciata in questi giorni a Parigi per cura del Commissario generale francese. E questa Amministrazione centrale, per evitare ogni possibile inconveniente, ha fatto già scrivere alla Regia Ambasciata a Parigi, per mezzo del Ministero degli affari esteri, pregandola di ritirare tutte le medaglie e i diplomi di espositori italiani e di farli ad essa pervenire. Gli espositori restano dunque avvertiti che riceveranno fra breve la ricompensa a ciascuno di essi attribuita, per cura di questo Ministero e per mezzo della rispettiva Camera di commercio, mentre d'oggi innanzi rimarranno senza risposta le domande indirizzate a questo riguardo.

Casse postali di risparmio. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di gennaio 1879.

Nel mese di gennaio 1879 vi ebbero luogo 37,687 depositi e 10,518 rimborsi; furono emessi 9,593 libretti, e ne furono estinti 280.

L'importo dei depositi nel predetto mese è stato di lire 3,336,732.90; e di L. 1,500,980.73 l'importo dei rimborsi. Onde un residuo credito nei depositanti di 2,185,752 lire e 17 centesimi.

Sommando queste cifre con quelle dei mesi precedenti dell'anno scorso e con quelle degli anni 1876, 1877 e 1878, si hanno, dal principio dell'anno 1876 fino a tutto gennaio 1879, L. 31,053,628.30 d'importo dei depositi; 17,885,428 lire e 89 cent. d'importo dei rimborsi; quindi 13,324,511.36 lire di residuo credito nei depositanti.

Cartoline postali. — L'Amministrazione delle poste è stata autorizzata a mettere in vendita, dal 1° aprile prossimo, le nuove cartoline postali coll'effigie del Re, mantenendo però valide, fino a che non si esauriscano, le attuali, che avranno corso contemporaneamente alle nuove.

Francobolli postali internazionali. — Secondo l'*Archivio della Posta*, tutte le Amministrazioni appartenenti agli Stati dell'Unione postale universale si sono poste d'accordo per introdurre dei colori uguali per tutti i francobolli postali che figurano nelle tasse massima dell'Unione. A questo scopo, furono fissati per i francobolli da

25 centesimi il color azzurro
10 » » rosso
5 » » bruno

colori che già al presente sono in uso per i francobolli esitati da alcune Amministrazioni. L'epoca precisa per l'introduzione dei colori suaccennati non è fissata, poichè le Amministrazioni concordatarie, le quali hanno presentemente dei francobolli con colori differenti, vogliono prima esaurire le provviste che tengono ancora in deposito.

Conferenza postale internazionale. — Il *Journal Officiel* di Parigi rende conto di una Conferenza postale,

che ha avuto luogo ultimamente in quella città fra i rappresentanti delle Amministrazioni postali e delle Compagnie ferroviarie di Francia, Germania, Belgio, Paesi Bassi, Spagna e Portogallo.

Lo scopo era di togliere d'or innanzi il ritardo di 10 ore, che subiscono a Parigi le merci e le corrispondenze di Germania, Belgio e Paesi Bassi, dirette in Ispagna, Portogallo o nei mercati transatlantici.

L'accordo si è pienamente stabilito; e d'or innanzi, i treni che vengono dal Nord a Parigi la sera, ripartiranno subito per il mezzodì.

Decesso. — A Lione cessò ultimamente di vivere il sig. Armand Carrel, ispettore-capo dell'esercizio delle strade ferrate Parigi-Lione-Mediterraneo (4ª sezione). Il sig. Armand Carrel era nipote e figlioccio del celebre scrittore dello stesso nome.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Trasporti a Grande Velocità di derrate alimentari non imballate e di Vini toscani in fiaschi.

Conforme a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, l'agevolezza accordatasi alle spedizioni di *Derrate alimentari*, nominate nella Tariffa speciale interna N. 3 a Grande Velocità, di poter fruire della tariffa stessa, anche quando si effettuano *senza imballaggio*, *ma solo a vagone completo*, *dal giorno 20 corrente mese* sarà pur estesa alle spedizioni di *Formaggi detti Parmigiani o di grana*, che saranno eseguite *senza imballatura ed in partite, comunque inferiori al vagone completo*.

Di tale agevolezza non potranno fruire i trasporti di altre qualità di formaggi, anche se sodi, essendo mantenuto fermo il principio al quale è informata la suddetta tariffa, quello cioè che l'imballaggio è richiesto per non recar danno alle altre merci, colle quali le *Derrate* si trovassero in contatto.

Tanto l'una, quanto l'altra agevolezza rimangono sempre vincolate alla condizione che lo speditore rilasci la dichiarazione di garanzia, poichè quest'Amministrazione non intende in verun modo d'essere responsabile dei deterioramenti, che potessero avverarsi in causa della mancanza d'imballatura.

A cominciare dal preindicato giorno *20 corrente mese*, i trasporti di *Vini toscani in fiaschi, a vagone completo*, favoriti dalla Tariffa speciale interna N. 6 a Grande Velocità, fruiranno, nella percorrenza su queste Strade ferrate, della stessa tariffa anche quando fossero provenienti direttamente da Stazioni delle Strade Ferrate Romane situate *oltre Firenze od oltre Pisa*.

Milano, 17 marzo 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Soddisfacente, nella scorsa settimana, fu il contegno dei valori ferroviarii; le Azioni della Società delle Meridionali si tennero abbastanza attive e negoziate sui prezzi di 359 a 364; le Obbligazioni relative richieste a 280.75 e 282; stazionarii i Boni a 584.50.

Ferme le Sarde, della serie A, a 280 e 281; le altre della B, a 275 e 277.50. Le nuove si aggirarono sul 249 a principio, poi sul 251 con denaro e 262 per aprile.

In seguito alla deliberazione presa in Consiglio dei ministri di approvare in massima il progetto di riscatto e l'esercizio provvisorio, presentato dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, le Azioni comuni di detta Società, fin qui quasi dimenticate in Italia, richiamarono l'attenzione dei diversi mercati nostri, e perciò vennero negoziate a principio a 99, poi a 103, e finalmente a 105. Le privilegiate si trattarono a 147 e 148.

A Milano, le Pontebbane salirono da 414 a 419; e l'Alta Italia da 271.75 a 273.75.

A Parigi, le Lombarde si trattarono a 147, poi a 152; le Obbligazioni relative a 246 e 253; le Vittorio Emanuele a 256 e 260. Nella stessa Borsa ben sostenute le Azioni delle Ferrovie Romane da 86 a 93; le Obbligazioni da £93 a 296.

ESTRAZIONI

Compagnia R. delle Ferrovie Sarde. — 8a estrazione a sorte di centotrentotto Cartelle di Obbligazioni, della Serie A, seguita in Roma il 18 marzo 1879:

101	6777	11966	17721	25774	34627	40502	46740
177	7370	11985	17790	26934	35030	40768	47817
333	7597	12258	18030	27599	35224	42388	47956
1247	8152	12399	18845	28341	35617	43246	48107
1533	8184	12707	19307	28494	36641	43574	48285
2503	8454	13388	20648	29109	36855	43584	48458
2516	8614	13848	21184	29233	37325	44292	48592
2922	8628	14597	21796	29237	37551	44509	48668
3092	8856	14753	23686	29304	37581	44535	48969
3655	9281	14986	24144	29462	38095	45333	49363
3917	9910	15042	24376	29513	38137	45464	49450
4040	10086	15451	24576	31559	38542	45530	49876
5309	10294	15964	24674	32123	38663	46021	
5868	10551	16208	24835	32216	38762	46059	
5956	10935	16937	24916	32931	38863	46443	
6552	11343	16957	25034	33991	39912	46551	
6581	11723	17077	25061	34228	40064	46681	
6596	11750	17251	25128	34385	40263	46732	

I portatori delle suddette Obbligazioni avranno diritto al rimborso, a partire dal 1° prossimo aprile, presentando i titoli corredati di tutte le cedole *(coupons)* non scadute, alle Ditte autorizzate.

La cedola n. 16 delle dette Obbligazioni, Serie A, di questa Compagnia in lire 7.50 in oro, sarà dal 1° fino a tutto il 15 del prossimo aprile pagata dalle Ditte medesime in lire 6.35 in oro, nette dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile e per tassa di circolazione.

Dal 16 aprile in poi, tanto il pagamento della cedola n. 16 quanto il rimborso delle Obbligazioni estratte, saranno esclusivamente fatti in Torino dalla Ditta bancaria U. Geisser e C.

CONVOCAZIONI

Società Anglo-Romana per l'illuminazione a gas di Roma — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 2 aprile p. v. in Roma (via della Scrofa, 17), per udire il rapporto del Gerente sullo esercizio 1878 e quello del Consiglio di sorveglianza, per l'approvazione dei conti dell'esercizio 1878 e fissazione del dividendo del 2° semestre d. a.

Società gas d'Asti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 2 aprile p. v. in Asti (Albergo Reale), per udire la relazione del Gerente sullo stato attuale del fallimento, per deliberare sul progetto di concordato coi creditori, per la ricostituzione del Consiglio di sorveglianza e per la nomina di una Commissione di stralcio per la liquidazione della Società.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società anonima per la illuminazione a gas di Novara — Dal 1° aprile p. v. si paga agli azionisti la cedola semestrale scadente, in L. 10 per azione, presso il Cassiere A. Ranza in Novara (via Cipollino).

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 6 aprile p. v. si pagherà agli azionisti un acconto di L. 20 per azione sul dividendo dell'esercizio 1878-79. I pagamenti si faranno presso le Casse della Compagnia in Napoli, via Chiaia, 138; in Parigi, piazza Vendôme, 12; nonchè a Lione e Ginevra.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 1° aprile p. v., presso il Municipio di Toscanella (prov. di Roma), si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per la costruzione dei due tronchi di strada comunale obbligatoria dal confine di Arlena con To-

scanella al confine di Tressennano con Canino, in diminuzione della somma di L. 98,003, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino allo stesso mezzodì, presso la Deputazione consortile di Viladossola (prov. di Novara), si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada carreggiabile di Valle Antrona, in diminuzione della somma di L. 345,877, già ribassata di L. 1.93 0[illegible]. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

-- Il 2 detto mese, presso il Municipio di S. Angelo in Vado (prov. di Pesaro), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della via interna nazionale, per la presunta somma di L. 50,518.49. Lavori da eseguire entro 600 giorni. Deposito L. 3367.89 in numerario o biglietti bancarii.

— Il 3 detto mese, presso il Municipio d'Acquapendente (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Acquapendente-Trevinano, della lunghezza di metri 6849, per la presunta somma di lire 40,608.47. Deposito interinale L. 800 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1200.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sambiase (prov. di Catanzaro), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del bacino del torrente Cantagalli nel tronco a monte dell'abitato di Sambiase, e della nuova inalveazione a valle dello stesso, per il presunto importo di L. 94,951.67. Lavori da eseguire entro un anno dalla consegna. Deposito interinale L. 4000 in moneta metallica o biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,400, idem.

— Il 4 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cuneo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Oneglia al Piemonte, compreso fra Ceva ed il ponte sul Tanaro presso Nava, della lunghezza di m. 40,662, in diminuzione dell'annuo canone di L. 14,564.50, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 610 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria nell'Arsenale di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 350 tonn. di litantrace grasso (per fucina), per la somma totale di L. 15,400. Consegna alla Direzione medesima entro 60 giorni. Deposito L. 1600 in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Flaminia-Cassia, compreso fra Ponte Milvio e la Gabelletta di Monterosi, della lunghezza di metri 36,142.80, per la presunta annua somma di L. 47,800. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà una 2.a asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Vellego, che dall'abitato di Vellego mette al Confine del comune di Casanova Lerone, della lunghezza di m. 4102.77, per la presunta somma di L. 82,000. Lavori da eseguire entro 10 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 6100; cauzione definitiva lire 10,500, in denaro o rendita D. P.

— L'8 detto mese presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne, compreso fra il mulino Marcone e l'abitato di Fara Filiorum Petri, della lunghezza di m. 15,258.40, per la presunta somma di L. 360,084. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

8ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	469,213.62	324.49
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	364,882.97	252.34
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . .	»	+ 104,330.65	+ 72.15
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	2,902,416.72	2007.20
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	2,751,921.76	1903.13
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 150,494.96	+ 104.07
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	199,462.70	172.69
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	156,063.56	137.02
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 43,399.14	+ 35.67
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,152.27	1,193,622.06	1,035.89
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	1,078,537.12	946.92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 13.27	+ 115,084.94	+ 88.97

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	26,715.27	9,809.00	7,004.05
Piccola Velocità	6,672.49	185.75	3,457.00
Totali . . .	33,387.76	9,994.75	10,461,05

Strade Ferrate Romane

52ª Settimana — *Dal* 24 *al* 31 *dicembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	728,607.92	22,927.72
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	648,362.44	20,539.07
Differenza (in più . . .	11	80,245.48	2,388.65
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 x.bre 1878 .	1,656	26,255,598.52	15,855.83
Periodo corr. 1877	1,646	27,091,294.98	16,458.86
Aumento	10	—	—
Diminuzione	—	835,696.46	603.03

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	8495	10,640.21	22687	38,484.12	49,124.33
Bagagli e cani.	176	139.11	762	980.94	1,120.05
Merci a G.V. ..	1098	865.68	2743	5082.61	5,948.29
Merci a P.V. ..	1150	6,125.15	1368	11,793.99	17,919.14
Introiti diversi.	»	317.94	»	644.67	962.61
Totale L.	10919	18,088.09	27560	56,986.33	75,074.42

Digitized by Google

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione.

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale in	L. it.	6.35
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.35
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.35
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di)	»	6.35
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.35
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.35
» *Roma*	»	id. id.	»	6.35
» *Milano*	»	il signor Giulio Belinzaghi	»	6.35
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.35
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.35
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.	Fr.	6.35
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6 35
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.35
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.35
» *Francoforte s/m*	»	il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.35
» *Amsterdam*	»	il sig. Joseph Cahen	Fior.	2.98
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all' estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 20 *marzo* 1879.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ R. RUBATTINO E C.

Compagnia di Navigazione a Vapore stabilita in Genova

Si notifica ai signori portatori delle Obbligazioni della Società suddetta create con atto del 27 marzo 1878, che le sotto indicate Casse sono incaricate di eseguire a partire dal 30 marzo corrente il pagamento della Cedola N. 4, per il trimestre d'interesse scadente il 30 di questo stesso mese in

L. 15 in oro, per le Obbligazioni create in oro, ed in
» 15 in moneta legale Italiana per quelle create in detta moneta,

a FIRENZE la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» GENOVA Id. Id.
» TORINO Id. Id.
» ROMA Id. Id.
» MILANO la Banca di Credito Italiano;
» GINEVRA li signori Bonna e Comp.

NB. Il pagamento a Ginevra delle L. 15 in moneta legale Italiana per le Obbligazioni create in detta moneta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso li stessi signori Bonna e Comp.

Situazione del Conto di Assicurazioni.

Saldo attivo al 31 dicembre 1878 fra capitale ed interessi depositato presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano in Firenze. . . . . L. 201,566.66

Quota versata presso la suddetta Società pel 1° trimestre anno corrente. . . » 150,00 —

Totale L. 351,566.66

Nessuna deduzione da registrare.

Genova, 18 marzo 1879.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i signori portatori delle Obbligazioni demaniali che, a partire dal 1° aprile p. v., nelle Piazze e dagli Stabilimenti sottoindicati, si effettuerà:

1° Il rimborso delle Obbligazioni della serie *A* estratta, in ragione L. 505 per ciascuna.

2° Il pagamento del vaglia semestrale degl'interessi al 1° aprile 1879 di L. 12.625 per ogni Obbligazione, sotto deduzione:

a) Per importo di ricchezza mobile del 13.20 0[0 sul detto semestre (Regio Decreto 25 agosto 1870, n. 5828) . . . . L. 1.6665

b) Per tassa di circolazione 1° semestre 1879, in ragione di L. 0.60 per ogni Obbligazione (Leggi 19 luglio 1868, n. 4480, ed 11 agosto 1870, n. 5784) . . . » 0.3000

Totale ritenuta L. 1,9665

pagandosi così per ogni vaglia al netto la somma di L. 10.6585.

Firenze, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.

Torino, idem idem

Id. Banco di Sconto e di Sete.

Ancona, Bari, Bologna, Genova, Livorno, Messina, Milano, Modena, Napoli, Roma, Palermo, Parma, Porto Maurizio, Venezia, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.

I pagamenti all'estero verranno effettuati sulle piazze e nello stesso modo come fu praticato per l'ultimo semestre, avvertendo che i vaglia staccati non possono pagarsi all'estero che contro presentazione delle rispettive Obbligazioni.

Roma, 15 *marzo* 1879.

La Direzione.

Casa fondata nel 1775

FABBRICA PREMIATA DI STRUMENTI PER PESARE
DI ANTONIO OPESSI — TORINO

Specialità di Stadere a ponte bilico per peso Vagoni, Carri a due e quattro ruote con cassa in ferro fuso in sostituzione delle opere murarie per la posa in opera. Dette con sistema speciale per isolare il ponte dal meccanismo. Stadere a bilico portatili di varii modelli e tutte metalliche adatte a qualunque industria e commercio. Bilancie dette pendolo e di precisione. Stadere d'ogni forma. Pesi, misure lineari e capacità d'ogni genere, ecc. ecc.

Dietro domanda si spedisce il Catalogo illustrato dei prezzi.

Officina, via Principe Tommaso, angolo Silvio Pellico, 8 (Borgo S. Salvario)
Magazzeno di vendita, via San Maurizio, 22.

Risparmio del 50 per 100!!!

LA DITTA P. PIOVELLA e C. di MILANO concessionaria dei Brevetti di Privativa Lossa, assume la costruzione di qualsiasi *Condotta d'acqua potabile* anche di lunga percorrenza ed a grande pressione, da eseguirsi coi rinomati *tubi d'asfalto con anima di cemento*, col risparmio d'oltre il *50* per *100* sui tubi di ghisa.

La stessa Ditta fabbrica pure cessi, latrine inodore anche automatiche, per uso privato, di scuole, d'alberghi, ecc. Specialità per uso ospedali, modello adottato dall'Ospedale Maggiore di Milano, al quale questa Ditta fece ora la fornitura.

Si spedisce *gratis* il catalogo di varii articoli coi prezzi correnti.
Sede principale della Ditta P. PIOVELLA e C. in MILANO, via Brisa, 2, con proprio Stabilimento di fabbrica nel Suburbio.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**
Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GENOVA **Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele** GENOVA

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)
DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al
Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)
oppure dall'agente generale per l'Italia
Sig. Massimo Vuillaume, 20, *Via Palestro* — GENOVA.

Anno XII. Mercoledì 2 Aprile 1879 **N.° 14.**

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

e le Ferrovie economiche

Con questo titolo, l'egregio ing. Alfonso Audinot ha testè pubblicato nella *Nuova Antologia*, ed in apposito fascicolo gentilmente trasmessoci, uno studio sull'importante argomento delle nuove costruzioni ferroviarie in Italia: argomento che fu più volte trattato nel nostro giornale, e che richiama tutta la nostra attenzione, specialmente alla vigilia della grave discussione che se ne deve aprire nel Parlamento.

Le idee svolte dall'ing. Audinot concordano pienamente con quelle da noi costantemente propugnate intorno ai reali bisogni ed interessi del nostro paese; e sono in giunta esposte in modo assai chiaro e convincente, benchè ristrette in poche pagine, trattandosi di una pubblicazione accessibile a tutti.

Mentre, pertanto, l'egregio Autore si riserva di dare al suo studio maggiore sviluppo nella parte tecnica in una monografia sulle Ferrovie economiche, che già trovasi in corso di stampa, noi crediamo far cosa utile e gradita ai nostri lettori, riproducendo lo scritto suaccennato, desiderosi come siamo che il vasto ed arduo problema venga profondamente studiato, per ricevere quell'adeguata soluzione, che valga ad assicurare i veri interessi nazionali.

I.

Imminente la discussione parlamentare intorno alle nuove costruzioni ferroviarie, che potranno importare una spesa, forse, di un miliardo, uno sguardo sulle condizioni economiche del paese non parrà ad alcuno opera inutile; perchè non è tanto l'ingente somma di questa spesa che richiama la più seria attenzione, quanto la necessità di indagare se, per non inaridire le fonti della ricchezza nazionale, non sia miglior consiglio destinare ad esse una parte dei capitali che si vogliono ora impiegare nella costruzione di nuove ferrovie.

Gli avvenimenti dell'ultimo biennio, accrescendo le controversie politiche, ebbero altresì per effetto di rendere più grave la crisi economica, che già da qualche tempo minacciava l'Europa. Quando si vede, da un lato, il Regno Unito, inquieto per l'esuberanza dei suoi prodotti, tentar le porte di nuovi mercati in Asia ed in Africa, e la Germania, dall'altro, spaventata dalla concorrenza, innalzar la bandiera del protezionismo con la tenacità e l'energia che le sono proprie, non è più lecito dubitare che si navighi in un mare ignoto e pericoloso.

Certamente, all'Italia non toccarono i disastri economici che colpirono altre nazioni; ma non le fu possibile però evitarne il contraccolpo, nello stato di malessere in cui si trovava, e che, per essere latente, non era perciò meno diffuso in tutte le classi della società attiva. Nè fa duopo lo sguardo molto acuto per abbracciare la vera situazione nostra. Si guardi all'agricoltura o all'industria, s'interroghi il commercio o la popolazione, una sola è la nota: il languore.

Per l'agricoltura, basta notare che soli quattro quinti del nostro suolo è in coltivazione, e rimangono ancora intatti dall'aratro pressochè 40 mila chilometri quadrati, dei quali circa 12 mila in terreni paludosi. Per la parte coltivata vi sono eccezioni lodevolissime, ma, in generale, non v'ha di che esserne lieti: la potenza produttiva delle terre non è in proporzione alle nostre cognizioni agricole, che sono scarse e poco diffuse, perchè i valorosi ingegni, dei quali è ricca l'Italia anco in materia agraria, nè hanno mezzi, nè attribuzioni sufficienti a sviluppare convenientemente l'istruzione agricola. D'altra parte, le condizioni materiali ed intellettuali dei coloni, i vecchi modi di coltura, il problema forestale tuttora insoluto, il poco o nessuno sviluppo del credito agrario, mantengono la nostra agricoltura in tale stato, da far dire agli Inglesi che un metro quadrato del loro ingrato terreno dà tanto come quattro metri del nostro.

Non ci consola di queste condizioni agricole lo stato delle nostre industrie manifatturiere. La lavorazione delle lane e dei cotoni, per esempio, diminuisce per la concorrenza formidabile che loro può fare l'industria straniera, nono-

stante i dazii d'entrata non leggieri; e le sete anche esse nel 1878 hanno patito un sensibilissimo ribasso di produzione, incerti i produttori sui dazii che sarebbero risultati dalla rinnovazione dei trattati di commercio in iscadenza.

La situazione del nostro commercio ci è bastantamente descritta con poche cifre. Il bollettino dei fallimenti, che si pubblica dal Ministero d'agricoltura e commercio, segna nei primi otto mesi del 1878, 581 sentenze di dichiarazioni di fallimenti; e il maggior numero di queste dichiarazioni riguarda appunto i negozianti in tessuti e in manifatture, mentre il minor numero riguarda i negozianti di materie prime. E davvero, se all'Italia è dato fare una concorrenza rilevante al commercio delle altre nazioni, ciò non può accadere che sulle materie prime, per uno sviluppo maggiore dell'industria agricola. Nè deve dimenticarsi che i canali marittimi e le Alpi traforate hanno accumulato sui mercati di un popolo giovane il prodotto delle ricchezze straniere, alle quali le industrie nascenti non presentano resistenza.

La popolazione non appare in condizioni migliori dell'agricoltura, dell'industria, dei commerci. Se si vuole anco lasciare da parte la cifra che rappresenta l'emigrazione, come quella che, pur facendo testimonianza di un aumento, riguarda un fatto pur troppo divenuto ordinario; non si può passar sopra ai fenomeni che la società ci presenta da qualche tempo. Mentre da un lato le idee sovvartitrici si diffondono sempre più fra le masse, onde poi le classi operaie sono tratte agli scioperi ed ai tumulti, dall'altro le classi colte non spiegano tutta l'operosità che da loro si attende la società moderna. Nè vi ha cosa forse più vera, che chi è pigro nei propri doveri, lo diventa anche nei diritti e nei bisogni. Tutto ciò dimostra chiaramente che nella vita italiana la produzione, tanto dal lato materiale che dal lato morale, non corrisponde ai bisogni del paese. Fa mestieri dunque ravvivare le fonti della produttività nazionale; soccorrerle con tutte le risorse possibili; bisogna, in una parola, volgere l'attenzione subito là dove prima è stato colpito l'organismo economiro.

Per quanto riguarda i capitali necessarii alle costruzioni, lo Stato, che ha raggiunto il pareggio nel suo bilancio, non si troverà certo a gran disagio per realizzarli; ma ciò ammesso, parrebbe poco prudente e poco equo il non impiegare gran parte di questi capitali in aiuto dell'agricoltura, dell'industria e del commercio nazionale. So bene che anco le ferrovie si possono considerare come industrie, e in un ordinato movimento economico sono, come in Francia e in Inghilterra, fonte di pubblica ricchezza. Non è così, pur troppo, in Italia, ove i primordii del 1879 già segnano sul 1878 un aumento di perdita. Non sembra quindi che le condizioni generali d'Europa e quelle d'Italia in ispecie rendano questo il momento più opportuno per azzardare in tante costruzioni ferroviarie una somma, che toccherebbe, se forse nol superasse, il miliardo; mentre al contrario e al Governo e ai privati non è più concesso chiudere pietosamente gli occhi sulle condizioni agricole industriali e commerciali, sulle condizioni delle popolazioni, le quali attendono un sollievo alle gravezze che le fanno irrequiete, e se questo sollievo non può risolversi in diminuzione di imposte, si risolva almeno in uno impulso potente a quelle forze della natura, che non sono lusinghiere illusioni, ma un vero benessere, *les mamelles de l'État*, come le chiamava, in un secolo povero di risorse e pregno di pregiudizii, il grande Sully.

II.

Veggasi ora in quali condizioni economiche e finanziarie trovansi le Provincie ed i Comuni che, secondo il progetto di legge, debbono concorrere per 180 milioni nella spesa preveduta per le nuove costruzioni, e secondo la Commissione parlamentare con aumento di 29 milioni in 209 milioni di lire.

Noi siamo giunti all'equilibrio delle entrate colle spese nel bilancio dello Stato; ma se il disavanzo ivi è finito, questo perdura ancora nei bilanci provinciali e comunali. Vi è dunque un secondo pareggio che bisogna compiere, ed è quello delle entrate colle spese nei Comuni e nelle Provincie.

Consultando le statistiche, esse inesorabilmente ci dicono che siamo ben lungi dal poter conseguire un risultato così benefico, e che ogni dì vieppiù questi Enti locali s'incamminano in una via perigliosa, ove le funeste consegnenze non tarderanno a farsi sentire.

Io leggo, infatti, in una recente pubblicazione ufficiale intorno ai debiti dei Comuni, che nel quinquennio 1873-1877 il numero dei Comuni indebitati si accrebbe di 95, e la somma dei debiti aumentò di 166 milioni, elevando pel tal modo a 40 milioni l'aumento annuale del *deficit*. Al 31 dicembre 1877, su 8297 Comuni, con una popolazione di 27,769,475 abitanti, si trovarono 3510 Comuni in debito, con una popolazione corrispondente di 16,175,842 abitanti, e un debito complessivo di 701,263,144.

Il debito delle Provincie, fino al 31 dicembre 1877, è rappresentato dalla somma rilevante di 90,059,503. Aggiungendo a questo importo dei debiti comunali e provinciali i redditi straordinarii che i Comuni si sono procurati alienando od assottigliando il loro Asse patrimoniale, si ha che il bilancio dei Comuni e Provincie, preso complessivamente, presentava un *deficit* dai 40 ai 45 milioni.

Il 1878 non ci dà occasione di rallegrarci, nè l'anno in corso tende a migliorare, chè le file dei Comuni che invocano ed ottengono soccorsi dalla Cassa Depositi e Prestiti, si vanno ingrossando per tal modo da destare viva apprensione.

Queste cifre, di per sè stesse eloquenti, segnano un doloroso stato di cose, e danno ragione dell'indugio frapposto dai Comuni e Provincie nello sviluppare le opere produttive, e soprattutto ad accelerare il compimento della viabilità ordinaria, che a sua volta diviene l'elemento necessario del movimento nelle ferrovie.

Quando poi si vede che quasi tutti i Comuni del Regno, poche eccezioni fatte, non hanno compiuta la loro rete stradale, e appena due terzi hanno costruite le strade più importanti, il pensiero che primo sorge nella mente di ognuno si è che già in questo fatto istesso si racchiude una questione a risolvere bastantemente ardua da assorbire tutta l'attenzione e tutte le risorse possibili.

Con più ragione mi chiedo se, date le condizioni economiche generali del nostro paese, date queste condizioni finanziarie delle Provincie e dei Comuni, si possa sperare il concorso di questi Enti per l'ingente somma di 209,623,817, che la Commissione parlamentare chiede per le nuove costruzioni ferroviarie?

È bensì vero che il periodo entro il quale dovranno provvedere la somma necessaria è fissato in anni 18, ma le difficoltà che incontrano nell'adempiere all'obbligo di costruire le loro strade ordinarie non essendo certamente di tempo, le stesse difficoltà, se non maggiori, incontreranno per il concorso alle costruzioni ferroviarie.

Non è certo a nuove imposte che gli Enti locali potranno ricorrere, espediente di difficile esecuzione, perchè arduo e poco prudente trovare nuova materia da colpire; nè puranco sarebbe saggia cosa operare delle prelevazioni sui loro bilanci, avvegnacchè ne soffrirebbe anche la parte destinata alla viabilità ordinaria.

Al complesso di queste obbiezioni ed a molte altre, ritengo per certo abbiano voluto rispondere il Ministro e la Commissione, unendo al progetto l'istituzione delle Casse ferroviarie.

Queste Casse sarebbero come un intermedio fra i capitalisti che verserebbero in esse i loro fondi, e i Comuni che prenderebbero le somme a prestito dalle Casse predette. Sembrami che potrebbero paragonarsi agli Istituti di Credito fondiario, che sono anche essi un intermedio fra i capitalisti ed i possessori dei fondi, che hanno bisogno di creare mutui ammortizzabili a lunghe scadenze.

Ma si avverta però come gli Istituti di Credito fondiario siano appoggiati a Casse di Risparmio, che hanno già una forte potenza economica come nell'Alta Italia, o a Banchi di Emissione come a Napoli ed in Sicilia, i quali hanno una estesa circolazione fiduciaria. Si noti inoltre che l'ipoteca dei possessori dei fondi è una garanzia maggiore di quella che sia il credito dei Comuni, oggi soprattutto che l'esperienza dimostra che alcuni di questi sono insolvibili. Non sembra dunque sperabile che queste nuove

Casse possano fare operazioni così estese come quelle degli Istituti fondiarii. E se si considera che gli affari fatti da tali Istituti in un periodo di ben dodici anni non oltrepassano i 218 milioni, non è egli lecito dubitare che le nuove Casse possano essere un organo veramente efficace e pronto allo scopo che si desidera?

Per il concorso di tutte le circostanze fin quì esposte io veggo adunque dileguarsi la speranza che i Comuni e le Provincie possano in realtà concorrere nella spesa delle nuove costruzioni ferroviarie col progetto ministeriale, e tanto meno poi colle aggiunte della Commissione parlamentare.

III.

All'atto di por mano, e su vasta scala, alla costruzione di nuove linee ferroviarie, un fatto eloquentissimo di per sè stesso deve condurci a profonde riflessioni. Quello cioè di vedere che coll'accrescersi del numero dei chilometri in esercizio, il reddito chilometrico diminuisce. Su questo fatto le opinioni divergono: alcuni vogliono che ciò addivenga dal non essere completata l'intera rete e non allacciate fra loro le linee esercitate. Altri trovano ragione di tale avvenimento nelle condizioni economiche generali del paese, e vi scorgono un avviso salutare a procedere colla massima cautela e moderazione nell'attuare nuove linee ferroviarie, cosicchè queste non abbiano mai a soverchiare il reale e sentito bisogno delle popolazioni, dei commerci e delle industrie.

I primi sono mossi dai confronti fatti fra il nostro e gli altri paesi d'Europa; e ciò che si manifesta altrove, credono debba essere possibile in Italia. Io non esito a schierarmi con i secondi, imperocchè, in ordine alle ferrovie, i paragoni non sempre reggono, e da un fatto medesimo ed in paesi diversi ne conseguono effetti contrarii; e ciò che ora è per noi un fatto incontestato, cioè che il reddito chilometrico diminuisce in ragione dell'allargarsi della rete, se potrebbe non realizzarsi più allorquando il progresso economico, in luogo di procedere lentamente come fa tuttora, avanzasse con passi rapidi nella via della prosperità, non è men vero che oggi sussiste, che bisogna rintracciare le cause che lo determinano, e provvedere ai mezzi efficaci ad attenuarne gli effetti.

Le nostre condizioni topografiche, che elevano sensibilmente la spesa di costruzione; talune necessità politiche, che creano allungamento o spostamento dei tracciati aumentandone il costo; le condizioni economiche del paese in generale, che danno poco alimento all'industria locomotrice; la concorrenza (1) che le linee si fanno a vicenda, onde, per la stazionarietà o lentezza dello sviluppo industriale e commerciale, s'aumentano le spese di esercizio, sono tante cause per cui le ferrovie non riescono in Italia rimuneratrici. Una pur ve n'ha, le cui conseguenze si possono scongiurare in avvenire: l'attuale sistema di costruzione pel quale vengono costruite con gli stessi tipi ed esercitate nell'identico modo, tanto le grandi arterie, internazionali, di grande comunicazione, quanto quelle d'interesse locale. Se un radicale mutamento non sopravviene in questo sistema, non sono lungi dal credere che i lamenti cresceranno, e le conseguenze che ne deriveranno saranno anco più gravi.

Le ferrovie ordinarie, all'oneroso costo di costruzione fanno seguire ingenti spese per l'esercizio, dalle quali cose poi, com'è naturale, risultano le tariffe elevate. Se a queste possono accedere l'alto commercio e le grandi industrie, è facile comprendere che il piccolo traffico (2) non ha grande incentivo a servirsene; e dappoichè l'esperienza ci addimostra che le ferrovie ordinarie non ritraggono sufficiente vita dal movimento economico del paese, non sarebbe utile, come si è fatto altrove, di promuovere il piccolo traffico e portare un'agitazione salutare nei centri sprovvisti di ferrovie con le costruzioni così dette economiche?

Altri Stati, alcuni di essi in condizioni topografiche anche migliori delle nostre, dove lo svolgimento della pubblica ricchezza è in continuo progredimento, ove le industrie ed i commerci fioriscono assai più che in Italia, hanno già adottato, e largamente, un sistema di costruzione e di esercizio più economico per le ferrovie locali, dopo avere stabilito la rete di grande interesse generale ed internazionale col sistema delle linee a grande velocità.

Nell'Italia, anche indipendentemente dalla buona prova fatta altrove delle costruzioni delle ferrovie economiche, sembrami di scorgere tutto il complesso di quelle circostanze necessarie a bene accogliere una tale innovazione, a ricavarne tutti quei benefici effetti, per i quali sarebbero in gran parte rimosse le cause che oggi impediscono alle ferrovie di essere rimuneratrici.

(Continua) *Ing.* A. AUDINOT.

(1) In Inghilterra le linee ferroviarie hanno lottato le une contro le altre. Da questa abbondanza di linee, di cui una parte era superflua, è resultato subito uno sperpero enorme di capitale e una serie di crisi finanziarie, delle quali la Borsa di Londra serba il ricordo.

(2) « La rapidité des transports permet aujourd'hui de donner au capital employé dans le *commerce de détail* un emploi plus fréquent et plus fructueux. Ce progrès que l'on doit aux voies ferrées n'a *certainement pas dit son dernier mot.* » — CHARLES LAVOLLÉE. — *Les Chemins de fer depuis la Guerre à propos de l'Enquête Parlementaire 1872.*

CONCORSO PER LA FERROVIA DEL GOTTARDO

Diamo il testo della Relazione e del progetto di legge presentati, in questi giorni, dal Ministero alla Camera dei deputati per l'approvazione della Convenzione addizionale conchiusa con la Germania e la Svizzera per la costruzione della ferrovia attraverso il Gottardo:

Signori!

Il progetto di legge che oggi presentiamo al vostro esame ha veramente carattere d'urgenza somma, e tale da meritargli, da parte vostra, la massima sollecitudine. Trattasi della Convenzione che fu stipulata a Berna il 12 marzo 1878, tra l'Italia, la Germania e la Svizzera, con l'intento di assicurare il compimento della linea del Gottardo: intrapresa grandiosa, con la quale si connettono considerevolissimi interessi del nostro paese. Secondochè ci sarà agevole di dimostrare, ben può affermarsi che, se la sanzione del Parlamento italiano mancasse, o anche di poco indugiasse, l'opera faticosamente condotta a buon punto, malgrado le difficoltà sperimentatesi in misura assai più larga della previsione, si troverebbe irreparabilmente compromessa; ne è mestieri aggiungere quanta sarebbe, in tale contingenza, la responsabilità dell'Italia, non solo verso sè stessa, ma altresì verso gli altri due Stati, coi quali ci concordammo per l'impresa del Gottardo.

La Convenzione del 12 marzo 1878 ha in due modi provveduto a restaurare le sorti dubbiose della Compagnia del Gottardo. In primo luogo, la Compagnia ebbe la promessa di una nuova sovvenzione di 28 milioni da parte dei tre Governi contraenti. In secondo luogo, apparendo certa, mercè questo nuovo sussidio, la riuscita dell'intrapresa, la Compagnia fu posta in grado di ricorrere un'altra volta al credito.

Infatti, la Compagnia, rivoltasi a quello stesso Consorzio bancario che, nel 1871, si era assunto l'incarico di formare, colla emissione di Azioni e di Obbligazioni, il capitale occorrente per l'intrapresa, potè stipulare, a buoni patti, un contratto addizionale, in forza del quale le saranno somministrati dal Consorzio stesso, mediante emissione di una nuova serie di Obbligazioni, i fondi occorrenti per la prosecuzione e la ultimazione dei lavori.

Senonchè questo trattato, dalla attuazione del quale dipende manifestamente l'avvenire, anzi l'esistenza stessa della Compagnia, è soggetto ad una duplice clausola risolutiva. Esso sarebbe, cioè, colpito di caducità nell'una o nell'altra di queste due ipotesi:

1° Se il 1° luglio 1879 la Compagnia non avrà fornito

la prova che il Consiglio federale ha esaminata e riconosciuta soddisfacente la giustificazione delle condizioni finanziarie dell'intrapresa.

2° Se al 1° ottobre 1879 non è costituita un'ipoteca di primo grado per l'intero capitale-Obbligazioni della Società.

Gli sforzi dei tre Governi contraenti e di quanti sono solleciti della buona riuscita dell'opera del Gottardo debbono, ciò stante, convergere a far sì che la Società sia posta in grado di soddisfare alle due condizioni dalle quali dipende l'efficacia del suo contratto col Consorzio assuntore della nuova emissione di Obbligazioni.

Apertosi, tra i tre Gabinetti, uno scambio di comunicazioni a questo riguardo, il Governo del Re ha ricevuto, non solo da Berna, ma anche da Berlino, le più vive e le più stringenti sollecitazioni, affinchè non manchi, per parte nostra, alla Società del Gottardo il modo di rendere esecutorio, a beneficio comune, il suo contratto col Consorzio bancario. La giustificazione delle condizioni finanziarie della Compagnia è subordinata, infatti, alla certezza del nuovo sussidio dei tre Governi, in difetto del quale la Compagnia dovrebbe riconoscere la propria impotenza a condurre a termine l'opera, ed affrontare, insieme con tutti gli interessati, privati e Governi, le contingenze di una disastrosa liquidazione.

Una siffatta certezza esiste già per la Svizzera e per la Germania, ove i Poteri legislativi hanno pronunciato favorevole suffragio per la sovvenzione complementare; ma non può aversi, in quanto concerne l'Italia, se non quando anche dal Parlamento nostro sia stato emesso il voto. Nè basta che la certezza del nuovo sussidio, da parte dell'Italia, si abbia tra più o meno breve intervallo.

Imperocchè, così il Governo federale svizzero, come il Governo germanico, hanno dichiarato che l'esame della giustificazione finanziaria della Compagnia non può seriamente intraprendersi se non quando sia intervenuta, da parte del Parlamento italiano l'approvazione della Convenzione addizionale di Berna; ed il Consiglio federale, col quale il Gabinetto di Berlino è, a tale riguardo, perfettamente consenziente, ha dimostrato che per tale studio appena saranno sufficienti i tre mesi che ci separano dal termine estremo del 1° luglio, alla scadenza del quale la giustificazione finanziaria deve avere riportata la sanzione federale. Nè i sei mesi che ci separano dal 1° ottobre appariscono soverchi per le formalità occorrenti all'iscrizione dell'ipoteca a favore del capitale-Obbligazioni.

Poichè ci troviamo di fronte, in certa guisa, a termini fissi e perentorii, sarebbe, a vero dire, superfluo soffermarci a dimostrare, anche con altre considerazioni, l'urgenza del vostro voto. Nondimeno giova aver presente che i lavori di accesso non si potranno riprendere, con quella vigoria che è indispensabile perchè siano compiuti a non troppo intervallo dalla completa escavazione della grande galleria del Gottardo, se non quando siano assicurate le sorti dell'intrapresa.

La spesa fatta rappresentando un capitale di ben 80 milioni, sono adunque circa 4 milioni di interessi annui passivi, i quali avranno a decorrere senza profitto a carico dell'intrapresa, per tutto il tempo in cui fosse per durare l'indugio. Notisi che ora appunto sopraggiunge la stagione propizia ai lavori in quelle regioni alpine; e notisi altresì che può sfuggire, quando che sia, per la Compagnia l'opportunità di vantaggiosi capitoli, già in parte concordati per l'accollo dei lavori.

Di fronte ad una simile situazione, non potrebbero essere dubbie le risoluzioni vostre.

Fino dalla tornata del 18 maggio 1878 eravi stato presentato un progetto di legge per le costruzioni ferroviarie, nel quale era conglobata anche la Convenzione di Berna del 12 marzo 1878. Era lusinga comune che siffatto progetto di legge, malgrado la sua mole e la gravità dei problemi di ogni maniera che in esso si racchiudono, avrebbe potuto, senza soverchio ritardo, venire alla prova della pubblica discussione e del voto; in guisa che, per fatto nostro, non dovessero derivare impacci o indugi nella prosecuzione della intrapresa del Gottardo.

Ma oramai siamo giunti a tanta prossimità di termini, che dimostrammo estremi e perentorii, che una ulteriore dilazione condurrebbe inevitabilmente a gravissime conseguenze. Nè potremmo schivare l'acerbo rimprovero, che con ragione ci verrebbe dall'una e dall'altra parte delle Alpi, se un difetto di diligenza, da parte nostra, fosse cagione per cui l'impresa del Gottardo avesse a soggiacere a nuova crisi e forse volgere a totale rovina. Colpire di caducità il compromesso fortunatamente intervenuto fra la Società del Gottardo ed il Consorzio bancario, impedire la sollecita ripresa dei lavori sulle linee di accesso, accollare all'intrapresa un onere annuo di ben 4 milioni per tutto il tempo del non necessario indugio: tali sarebbero gli effetti della mora. Non vorrete certo accettare così enorme responsabilità, rimpetto al paese nostro e rimpetto a quegli altri due che, col nostro, sono solidali nella presente occasione.

Epperò, fidenti nel vostro benevolo accoglimento abbiamo staccato dal progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie l'art. 24; e, fatto di questo articolo uno speciale schema di legge, veniamo oggi a pregarvi di affrettarne, per quanto più si possa, l'esame ed il voto.

Progetto di legge.

Articolo unico. — Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato internazionale unito alla presente legge, fra l'Impero germanico, il Regno d'Italia e la Confederazione svizzera, stipulato in Berna il 12 marzo 1878, per assicurare la costruzione della ferrovia del San Gottardo.

Il Governo del Re ha pure facoltà di prendere parte ad un Consorzio internazionale con la Svizzera per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano entro un termine più ristretto di quello indicato nell'art. 1 del suddetto trattato, e possibilmente nel tempo stesso in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino.

L'impegno dello Stato nel detto Consorzio non potrà essere maggiore di 3 milioni di lire in capitale.

Su questo progetto di legge, dichiarato d'urgenza, l'on. Grimaldi, relatore del progetto sulle costruzioni ferroviarie da cui il presente venne stralciato, ha già presentato alla Camera la sua relazione, che si discuterà tra qualche giorno.

LA FERROVIA TORINO-RIVOLI

nell'anno 1878

L'egregio ing. L. Raimondo, direttore della ferrovia economica di Rivoli, ci porge i seguenti dati statistici sull'esercizio dell'anno 1878, come già fece per quello del 1877 coll'articolo che pubblicammo nel nostro numero del 27 marzo 1878.

La lunghezza massima in esercizio fu di chilom. 12; il numero dei treni fu di 5,718, con una media giornaliera di 15.67, e con una percorrenza totale di treni-chilometri 67,872.

La composizione media dei treni risultò di 1.01 locomotiva, di 5.62 treni-viaggiatori, e di 1.06 vagoni-merci e bagagli. La percorrenza totale delle locomotive fu di chilom. 69,008; quella delle vettura-viaggiatori di chilom. 385,524; quella dei bagagli e vagoni-merci di chilom. 72,746.

Il numero delle locomotive in esercizio fu di 4, quello delle vetture di 33, e quello dei bagagli e vagoni-merci di 6.

Con questo materiale e colla percorrenza sopraddetta, si trasportarono n. 361,863 viaggiatori; 83 tonnellate di bagagli: 133 tonnellate di merci a grande velocità; e 1,522 tonnellate di merci a piccola velocità.

Il numero dei viaggiatori di 1ª classe fu di 53,237 e di

308,626 quelli di 2ª classe; con un prodotto, per i primi di L. 30,887.35, e per i secondi di L. 115,317.90, in ragione cioè del 21 0[0 gli uni, e del 79 gli altri; e di L. 0.580 per ciascun viaggiatore di 1ª classe, di L. 0.373 per ognuno di seconda, e di L. 0.041 per ogni viaggiatore-chilometro.

La percorrenza dei viaggiatori ascese a 3,505,696 chil. in totale; di questi, 536,260 debbonsi riferire ai viaggiatori di 1ª classe, i quali mediamente percorsero chilom. 10.07, mentre il percorso medio dei viaggiatori di 2ª classe sarebbe stato di chilom. 9.62. La percorrenza delle merci fu in totale di chilom. 15,244, e la media per tonnellata 10.01. Il prodotto poi d'ogni tonnellata trasportata fu di L. 2.08, e quello della tonnellata-chilometro di L. 0.21.

I prodotti della linea, depurati dalle imposte governative, furono in complesso di L. 151,143, e le spese di lire 83,567.75; con un utile quindi a favore della Ferrovia di L. 67,575.25, e di L. 34,073.76 a favore del Governo per tasse erariali e di bollo, ascendendo quest'ultima alla non lieve cifra di L. 14,837, cioè 1,236.40 per ogni chilometro di linea, ed in unione alle tasse erariali, L. 2,839.48.

Gli incassi della Ferrovia furono di L. 185,216.75, e gli introiti brutti, depurati delle tasse di bollo e decimi, come si disse più sopra, risultano di L. 151,143, cioè:

Viaggiatori	L. 146,205.24
Bagagli e merci a grande velocità	» 1,345.92
Merci a piccola velocità	» 3,174.59
Prodotti diversi	» 417.25
Totale	L. 151,143.00

Le spese d'esercizio della linea, distinte per categoria, vanno così ripartite:

Spese generali d'amministrazione	L. 11,330.05
Spese generali dell'esercizio (officine)	» 4,127.60
Traffico e movimento	» 17,755.55
Trazione e materiale mobile	» 27,851.25
Manutenzione della strada e fabbricati	» 15,998.70
Spese generali dei magazzeni	» 6,504.60
Totale	L. 83,567.75

Il Direttore dell'Esercizio
Ing. L. RAIMOMDO.

Nostre Corrispondenze

Roma, 1° aprile.

La legge relativa all'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia porta, come sapete, la data dell'8 luglio 1878, e non è che sino al 30 giugno 1880 che lo Stato ha ricevuto facoltà di condurlo per conto diretto. Siamo dunque arrivati, a momenti, al mezzo del cammino della vita di codesto esercizio governativo, e si indugia ancora a pubblicare quel regolamento che, secondo l'art. 17 della legge, è destinato a determinare « le rispettive responsabilità del Consiglio d'amministrazione e di tutti gli Ufficii da esso dipendenti, nell'adempimento delle rispettive attribuzioni e nei loro rispettivi rapporti » (1). Legge e regolamento avrebbero dovuto, a fil di logica, ricevere applicazione contemporanea, siccome necessario complemento l'uno dell'altra; e si sarebbe forse facilmente, in questo modo, prevenuto molti mali che non si ebbe poi manco il coraggio di reprimere. Invece, dopo una gestazione di 9 mesi, e dopo che fu già portato al battesimo della firma reale da parecchi e parecchi giorni, secondo io ho ragione di credere, si indugia ancora ad esporlo alla luce. Il perchè, francamente non lo so; e forse non vi sarà di mezzo che il pessimo abito del Governo di rinviare al domani ogni risoluzione, come il Faraone della Bibbia ed anche gli Egiziani moderni.

(1) Vedi le *Nostre informazioni particolari.* (LA RED.).

Intanto è trapelato fuori dalle aule ufficiali, che non furono nè poche, nè lievi le modificazioni di sostanza e di forma introdotte dal Consiglio di Stato nel progetto di regolamento, sottoposto al di lui esame dal Ministero dei lavori pubblici, dopo il parere già emesso sul progetto medesimo dalla Corte dei conti. E si afferma, per esempio, che il Consiglio di Stato non istimò prudente di seguire il Governo nel proposito di dare facoltà ad un Consiglio amministrativo, composto di sette membri, di poter deliberare con soli quattro membri presenti, e di dare preponderanza al voto del presidente. Cosicchè avrebbe proposto doversi richiedere, per la validità di ogni deliberazione, la presenza di cinque membri almeno e la maggioranza assoluta di voti.

Desso avrebbe mirato, perfettamente d'accordo colla Corte dei conti, a definire meglio che nel progetto ministeriale la questione fondamentale della responsabilità del Consiglio d'amministrazione, suggerendo il modo di rendere questa pratica ed effettiva, coll'imporre al Consiglio l'obbligo di presentare un conto morale delle operazioni dell'anno, oltre al conto consuntivo.

Avrebbe reputato grave e frequente cagione di dubbii e indugi l'invocato principio del non-intervento del Direttore dell'esercizio alle sedute del Consiglio, salvo che, dietro invito del presidente; e avrebbe quindi anzi posto in evidenza l'opportunità che quegli vi potesse intervenire ogni volta credesse necessario d'offrire schiarimenti alle proprie proposte.

Non avrebbe ammesso l'istituzione di un Comitato permanente, composto del presidente e di due consiglieri, nella principale considerazione che il Consiglio è fatto dalla legge « sua mercè tale », da costituire esso medesimo un Corpo permanente, non essendo concesso ai propri membri il disimpegno di altre funzioni, nè altra dimora all'infuori della sede dell'Amministrazione.

Avrebbe dimostrato l'assoluta incompatibilità delle attuali funzioni del Commissariato nei rapporti coll'esercizio delle ferrovie dello Stato, e proposto per conseguenza di restringerne sensibilmente l'azione.

E finalmente avrebbe provveduto ad una assai maggiore indipendenza del Consiglio d'amministrazione, restringendo la facoltà illimitata, secondo il progetto, di ricorrere al Ministro contro le decisioni del Consiglio nei soli casi di violazione di leggi o di regolamenti.

Qui ho finito di riferirvi, colla maggiore esattezza che ho saputo, tutto quanto mi fu possibile raccogliere sull'importante regolamento nei circoli meglio informati, senza pretendere per nulla di avervene dato nè una completa, nè una precisa analisi. —

Al giungervi della presente lettera, avrà già trovato posto nelle vostre colonne il *Comunicato* della Commissione d'inchiesta ferroviaria esprimente il proprio voto sul progetto d'accomodamento colla Società delle Strade ferrate Romane; e mancandomi oggi il tempo di scrivervi qualche commento al voto medesimo, mi limiterò a farvi notare che la Commissione si è in tal modo pronunziata piuttosto per l'accettazione pura e semplice del noto progetto del Consiglio, che non per l'adozione del controprogetto del Ministero. Perchè, secondo l'onorevole Commissione, quello ha il pregio di lasciare, rispetto al principio dell'esercizio privato o di Stato, il tempo che trova, e quest'ultimo riuscirebbe ad un esercizio nè carne, nè pesce, e certamente nella sostanza come nella forma (1). —

Il dispaccio telegrafico di Roma, pubblicato nell'ultimo numero del *Monitore*, circa la nomina del deputato comm.

(1) Vedi le *Notizie ferroviarie italiane.* (LA RED.)

Valsecchi a rappresentante dell'Italia nella imminente Conferenza di Berna, deve esservi stato trasmesso sulla fede di una notizia erronea, pubblicata qui anche dai giornali ufficiosi. Permettetemi di rettificare quella notizia, coll'assicurarvi che il delegato italiano sarà l'ispettore del Genio comm. Ferucci (1).

Il Direttore generale delle Strade ferrate ha abbastanza e troppo da fare al suo posto, massime colla prossima discussione parlamentare del progetto delle nuove costruzioni. —

Il tronco di ferrovia Palazzolo-Paratico, della lunghezza di 10 chilometri, fu acquistato pel mitissimo prezzo di 400,000 lire dalla Banca Generale di Roma, conservando per lei l'interessenza di una metà nell'affare. Ciò fu annunziato dal Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria degli azionisti tenutasi qui il 29 marzo (2), aggiungendo l'assai credibile assicurazione che il capitale speso resta a sufficienza retribuito per il presente, e promette maggiori profitti in avvenire. Inoltre, limitandomi io ad informarvi della parte industriale dell'azienda della Banca Generale, annunziò il Consiglio: conservare sempre il fondo di Azioni della ferrovia Cremona-Mantova, siccome valore che presenta tutte le condizioni di solidità, atteso l'incremento notevole dei prodotti della linea; toccare al suo termine la liquidazione della Banca di costruzioni di Milano; e finalmente avere la Banca Generale risoluto, con promettente benefizio per gli azionisti, di assumere più direttamente la parte commerciale dell'impresa della fabbricazione del ferro nello Stabilimento di S. Giovanni in Toscana. —

Tra le principali deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 23 al 30 dello scorso marzo, vi noterò le seguenti:

Dalla Sezione 1ª vennero approvati i progetti:

Per una strada d'accesso alla Stazione per le merci a piccola velocità in Roma;

per una variante al tronco ferroviario Canicatti-Favarotta, compresa fra le due gallerie Spadafora;

per una travata metallica sul viadotto Pantano nel tronco ferroviario Bella Muro-Picerno; nonchè varii progetti d'opere di sistemazione a consolidamento nei tronchi ferroviarii Bella Muro-Picerno, Palermo-Porto Empedocle, e Sprassana-Trevigno, delle Ferrovie Calabro-Sicule.

E dal Consiglio generale vennero poi approvati:

1° con alcune modificazioni, il progetto di massima pel prolungamento per metri 80 del molo di Levante nel porto di Oneglia, in provincia di Porto Maurizio;

2° il progetto di un ponte in ferro sul torrente Mallero, lungo la nazionale dello Stelvio;

3° il progetto di massima per sistemazione ed ampliamento del porto di Torres, in provincia di Sassari;

4° il progetto per sistemazione dell'alveo del fiume Aperto, lungo la ferrovia Camerlata-Chiasso;

5° il progetto di massima pel congiungimento della banchina al lido con quello del molo nel porto di Gallipoli;

6° il progetto di una ferrovia economica, a scartamento ridotto, tra Dogliani e Monchiero;

7° in massima, e con alcune eccezioni ed avvertenze, il progetto per una ferrovia, a scartamento ridotto, tra Chilivari ed Ozieri in Sardegna;

8° finalmente il progetto per l'escavazione sessennale dei grandi canali della Laguna Veneta. B.

---

(1) Rappresenterà la Germania il consigliere privato signor Kinel. La Red.

(2) V. le *Notizie diverse.* La Red.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Lunedì scorso si apersero in Milano le annunciate conferenze fra i delegati di varie Amministrazioni ferroviarie estere e quelli delle tre maggiori Amministrazioni italiane, allo scopo di discutere e deliberare sopra l'attuazione d'un servizio internazionale diretto fra l'Italia ed il Belgio, estensibile eventualmente a Stazioni dell'Olanda e dell'Inghilterra.

Trenta erano i rappresentanti delle suddette Amministrazioni, di cui le principali tra le estere sono:
Südbahn Austriaca,
Bavaresi dello Stato,
Lodovico d'Assia,
Renane,
Belghe dello Stato,
Grand Central Belge,
Great Eastern, ecc.

Presiedeva alla Conferenza il comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, il quale aprì le sedute con un breve discorso, in cui, dato il benvenuto ai rappresentanti ivi riuniti ed accennata la importanza dell'argomento che doveva trattarsi, espresse il convincimento che, recando nell'esame della questione il massimo buon volere, si sarebbe giunti a risolverla in modo da conciliare gl'interessi delle Amministrazioni ferroviarie con quelli del commercio e del pubblico, e si sarebbe così aggiunto un nuovo anello a quella catena che, secondo il genio del nostro secolo e sotto lo stimolo dei comuni vantaggi, tende ad avvicinare e collegare tra loro le più lontane popolazioni.

Le discussioni continuarono per due giorni, e si chiusero ieri sera; ed abbiamo ragione di credere che le suaccennate speranze siano state realizzate.

Con decreto del 6 marzo p. p. (n. 4783, serie 2), è stato approvato il Regolamento, che venne già notificato, sulle attribuzioni, responsabilità, e sui rispettivi rapporti del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e di tutti gli Ufficii da esso dipendenti, previsto dall'art. 17 della legge 8 luglio 1878, e da molto tempo annunciato.

Noi ci riserbiamo di riferirlo per sommi capi in un prossimo numero; e frattanto rimandiamo i nostri lettori alla odierna *Corrispondenza da Roma.*

L'importanza degli acquisti dei carboni occorrenti all'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia, i quali ascendono a circa 300|m tonnellate all'anno, assorbendo una spesa che sale dagli 8 ai 9 milioni di lire, fu ultimamente presa in serio esame dal Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate medesime; il quale, pensando che di somma convenienza possa riuscire il ricorrere direttamente ai coltivatori di miniere, e con essi contrattare sui grandi mercati esteri, ha nominato un'apposita Commissione, coll'incarico di recarsi sui luoghi di produzione ed ivi trattare e riferire, ed anche direttamente stipulare contratti per acquisto di combustibile.

Tale Commissione risulterebbe composta dei signori:

Cav. ing. Enrico Benazzo, consigliere d'amministrazione, presidente della Commissione;

Cav. ing. Teodoro Kossuth, ff. di Capo del servizio della Trazione e del Materiale delle Strade ferrate dell'Alta Italia; e Cav. ing. Moreno, capo del servizio del Materiale e Trazione delle Strade ferrate Meridionali.

Il sig. cav. Benazzo avrebbe già accettato l'incarico, a condizione però che l'ufficio della Commissione si limiti a *trattare* e *riferire*, escluso ogni mandato di fiducia per la stipulazione diretta dei contratti.

Agli esami di concorso ai posti di impiego amministrativo nelle Strade ferrate dell'Alta Italia, che si terranno fra breve, come fu già annunciato, saranno ammessi anche gli agenti del basso personale delle strade ferrate medesime. Ma il risultato dell'esame, che verrà da essi sostenuto, servirà unicamente a stabilire la loro idoneità, per essere più tardi ammessi a quei posti d'impiego amministrativo, che potessero occorrere oltre i 120 pei quali è stato ora aperto il concorso.

Sappiamo che è già stato sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici lo schema di Convenzione pel servizio cumulativo dei trasporti fra le Strade ferrate dell'Alta Italia, Meridionali e Romane e le linee esercite dalla Società Veneta.

Trattandosi di procedere alla generale collaudazione della linea ferroviaria Mantova-Modena, il Ministro dei lavori pubblici ha commesso l'incarico della visita di detta linea all'Ispettore del Genio civile sig. comm. Betocchi, in concorso del Commissario governativo sig. cav. Bussi, e coll'intervento del Sotto-Commissario cav. Badii.

Interverrà, in contraddittorio, la Società concessionaria della ferrovia Mantova-Modena, e prenderanno pure parte alla visita i rappresentanti del Comitato provinciale di vigilanza per la costruzione della stessa linea, ed infine una rappresentanza dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, composta dei signori:

Cav. Ludov. Richard, Ing. Capo-Divisione della Manutenzione e lavori;

Cav. ing. Dogliotti, Ispettore principale della Trazione;

Cav. Demetrio Carpi, Ispettore principale del Traffico;

Sig. Francesco Rossi, Ispettore dei Telegrafi;

Cav. ing. Negretti, Ispettore dell'Economato.

Veniamo informati che l'importante conduttura delle acque nella città di Caltanissetta, della lunghezza di 35 chilometri, a doppia tubulatura in ghisa, di 25 centimetri di diametro, nella quale sono compresi 3 sifoni della resistenza di 35 atmosfere, fu definitivamente aggiudicata alla Società Galopin-Süe, Jacob, e Compagnia di Savona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria — La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, nella sua adunanza del 28 marzo p. p., dopo aver lungamente discusso intorno alla questione delle Ferrovie Romane, ha presa all'unanimità la seguente deliberazione:

« La Commissione,

« Considerando essere necessario che, nel procedere al riscatto delle Ferrovie Romane, non si pregiudichi in alcun modo l'andamento dell'inchiesta, nè la soluzione finale dell'esercizio ferroviario in Italia;

« Considerando che la legge 28 agosto 1870 n. 5858, confermando l'art. 24 del decreto legislativo 11 ottobre 1866, provvede alla sufficiente tutela dell'interesse dello Stato, qualora l'Ufficio del R. Commissario venga efficacemente adempiuto;

« Esprime l'avviso che, deliberato il riscatto, debba, rispetto, all'esercizio mantenersi, per quanto è possibile, inalterato lo stato presente delle cose ».

Ferrovie Romane. — Lunedì ebbe luogo in Firenze l'annunciata Assemblea generale degli azionisti.

Le Azioni depositate ascendevano a 145,112, delle quali 103,914 Romane e 41,198 Livornesi, aventi in tutte diritto a 12,373 voti; e gli azionisti presenti ascendevano a 167, rappresentanti 93,914 Azioni Romane e 40,390 Azioni Livornesi, per un capitale di L 63,920,800, aventi diritto a 10,837 voti.

Dopo alcune operazioni preliminari, il Presidente, comm. Fenzi, lesse un discorso, in nome del Consiglio, per esporre all'Assemblea ciò che, dopo l'ultima adunanza generale, il Consiglio e la Commissione da esso nominata abbia fatto per adempiere il mandato ricevuto dalla Società. Il risultato ultimo delle trattative incorse è la risposta, che al progetto del Consiglio (*) il Governo ha dato con la seguente officiale:

Roma, 30 marzo 1879.

« Il Governo, facendosi carico dei gravi interessi inerenti alla questione del riscatto delle Ferrovie Romane, ha preso in esame lo schema di Convenzione, inviato dalla S. V. Ill.ma a questo Ministero con lettera 21 febbraio scorso; e nell'intendimento di assicurare con un provvedimento legislativo i detti interessi senza alcun pregiudizio della questione di esercizio, è venuto nella determinazione di presentare al Parlamento un progetto di legge sulle basi indicate nello schema di Convenzione predetto, salve quelle modificazioni che si crederanno opportune a maggior garanzia degli interessi dello Stato e da concordarsi con la Società. Io mi pregio far noto alla S. V. Ill.ma le vedute del Governo sopra questo importante affare, per norma di codesto onorevole Consiglio.

« *Il Ministro* MEZZANOTTE »

Dopo ciò, il Presidente presentò, sempre in nome del Consiglio, all'Assemblea la seguente proposta di deliberazione:

« L'Assemblea generale,

« Tenuto conto dei risultati ottenuti dalla Commissione consiliare, composta del Presidente del Consiglio di amministrazione, sig. comm. Carlo Fenzi, dei consiglieri signori Ambrogio Bigatti, Edoardo D'Amico, Alessandro Spada e Gaetano Vimercati, e del Direttore generale della Società sig. comm. Giacomo De Martino, nelle pratiche fatte col Governo per la presentazione al Parlamento della Convenzione di riscatto del 17 novembre 1873 e dell'atto addizionale del 21 novembre 1877, sulle basi del progetto di Convenzione già trasmesso pal suddetto Consiglio al Governo;

« Udita lettura del progetto medesimo;

« Udita lettura della nota del sig. Ministro dei lavori pubblici in data 30 del corr. mese, N. 23,582-1426 Uffizio 2.°

« Tenuto conto che, per addivenire alla definitiva presentazione al Parlamento della Convenzione di riscatto e dell'atto addizionale, può essere conveniente di concordare

(*) Già pubblicato. LA RED.

nella nuova Convenzione da farsi per l'attuazione del riscatto stesso, alcune modalità di concetto meramente amministrativo e transitorio, mantenendo però ferme le condizioni sostanziali del riscatto quale fu stabilito con le precedenti Convenzioni;

« E tenuto conto della possibilità che in detto nuovo atto addizionale possa essere compresa qualche modificazione di quelle previste dall'articolo 29 dello Statuto sociale § *d*;

« Delibera:

« 1. Di approvare l'operato del Consiglio e il progetto da esso presentato al Governo.

« 2. Di dar mandato alla soprannominata Commissione consiliare di stipulare, d'accordo col Consiglio, un nuovo atto addizionale col Governo, col quale atto, senza portare variazioni alle condizioni sostanziali del riscatto, si stabiliscano le modalità che potranno essere riconosciute opportune per rendere sin d'ora irretrattabile il riscatto medesimo, quale fu già convenuto coi sopraccitati atti 17 novembre 1873 e 21 novembre 1877.

« 3. Di autorizzare, in quanto possa occorrere, il Consiglio stesso, non solo ad accettare quelle modificazioni che potessero essere richieste dal Governo intorno al progetto soprarammentato, salve sempre le disposizioni sostanziali delle Convenzioni 17 novembre 1873 e 21 novembre 1877, ma anche ad introdurre nello Statuto sociale quelle modificazioni che potessero all'uopo sembrar necessarie e che sono contemplate dall'art 29 § *d* dello Statuto medesimo.

« 4. E agli effetti previsti dagli articoli 29 e 30 dello Statuto suddetto, delibera di riconvocarsi pel giorno 12 maggio 1879 per procedere alle definitive deliberazioni. »

Dopo animata discussione, posta ai voti la suddetta deliberazione, venne approvata ad unanimità, meno i soci *Podreider* e *Gabussi*.

Il Consiglio propose quindi il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea, udita la lettura della nota ministeriale del 30 corrente, e soddisfatta per la favorevole accoglienza del Governo al progetto testè votato, incarica il presidente del Consiglio di amministrazione di esprimere al Governo stesso i suoi ringraziamenti e la sua viva fiducia che il progetto suddetto sarà presentato al Parlamento prima del 12 maggio prossimo ».

Posto ai voti, fu approvato all'unanimità.

Il socio Morghen propose pure che si ringraziasse il Consiglio e la Commissione, e l'Assemblea approvò tale proposta per acclamazione.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Nella seduta di ieri alla Camera dei deputati, discutendosi il capitolo del bilancio dell'entrata relativo ai proventi delle strade ferrate di proprietà dello Stato, l'on. Pasquali svolse una sua interrogazione al Ministero intorno alla condizione degli impiegati della rete ferroviaria dell'Alta Italia. Quella interrogazione si riferiva ai diritti acquisiti dai detti impiegati in base al regolamento del 1871, e che ora sono revocati in dubbio o disconosciuti in previsione di un nuovo regolamento; e si riferiva particolarmente alla maggiore aliquota della tassa di ricchezza mobile, che la nuova Amministrazione intende di far loro pagare.

Il ministro Mezzanotte rispose avere l'intenzione, ed anche l'obbligo dalla legge del 1878, di non immutare cosa alcuna, e di non avere parimenti modificato in maniera alcuna le sue intenzioni benevole verso quegli impiegati, massime verso i minori. Essere pertanto allo studio il modo di venire ad opportuni accordi coll'Amministrazione, tanto nello interesse di questa, che dei detti impiegati.

Gli on. Sella e Sambuy dissero confidare nelle buone disposizioni dimostrate dal Ministro, tanto più che da qualche pratica iniziata con esso avevano ricavato la persuasione che, rispetto alla ritenuta per la tassa di ricchezza mobile, fosse la questione già finita: tanto loro sembravano fondati e giusti i reclami degli impiegati di cui trattasi. L'on. La Porta ricordò che, a tenore della legge del 1878, e l'ordinamento dei servizii e le condizioni del personale debbono rimanere quali erano sotto la Società cessata. L'on. Lugli gli rispose che il fatto non è consentaneo alla legge; e domandò al Ministro quali precisamente sieno le sue intenzioni relativamente alla questione della ritenuta per la tassa di ricchezza mobile. L'on. Spaventa sostenne che oramai, non esseudovi più Società dell'Alta Italia, gli impiegati sono impiegati dello Stato, provvisorii se vuolsi, ma tali; e come tali, debbono essere trattati. Egli comprende però, sotto qualche aspetto le risoluzioni prese dall'Amministrazioue dell'Alta Italia, che ha anch'essa una specie d'autonomia; ma, se le comprende in quanto concerne i maggiori stipendii, opina che verso gli impiegati minori sarebbe stato conveniente ed equo mantenere il piccolo favore di cui godevano.

Il Ministro ripetè le dichiarazioni fatte poc'anzi; l'onor. Sella ne prese atto, ed il capitolo venne senz'altro approvato.

Ferrovie Meridionali. — Leggesi nella *Riforma*, del 27 marzo:

Circola alla Camera, e viene fatta firmare agli on. deputati, una domanda acciocchè il Governo sanzioni una facilitazione da accordarsi pel trasporto sulle Ferrovie Meridionali ai generi alimentari, di cui fa esportazione sopra vasta scala una grande Casa industriale italiana.

Questa facilitaziane, accordata che sia, è destinata a recare non lieve giovamento allo sviluppo delle nostre industrie agricole.

Vagoni refrigeranti. — Nella seduta di ieri, alla Camera dei deputati, il ministro Mezzanotte presentò la legge per dare facoltà al Governo di esperimentare, sotto speciali condizioni, il trasporto sulle ferrovie di sostanze alimentari e vegetali con vagoni detti *refrigeranti*. Il progetto venne dichiarato d'urgenza.

Ferrovia Eboli-Jonio. — Nell'incanto seguìto il 20 marzo p. p., presso la Prefettura di Palermo, per lo appalto dei lavori necessarii alla formazione di una scogliera a difesa della spalla sinistra del 2° ponte sul fiume Tanagro, lungo il tronco delle ferrovie Calabro-Sicule, Contursi-Romagnano (linea Eboli-Jonio), alla progressiva 22,216, esso venne provvisoriamente aggiudicato pel prezzo di lire 74,651.50, dietro il ribasso del 3.05 per cento su quello di stima.

Chiunque volesse presentare offerte, non inferiori al 20°, in ribasso del detto prezzo di aggiudicazione, potrà farlo sino al mezzodì del 4 corr. mese. Le offerte dovranno essere accompagnate dal deposito e dai certificati già prescritti pel precededte incanto.

Ferrovie Cancello-Avellino. — Il 31 marzo p. p. l'esercizio della ferrovia Cancello-Avellino, finora limitato a Laura, venne esteso a tutta quella linea coll'apertura delle Stazioni di Motoro, Solofra, Serino e Avellino, abilitate ai trasporti sì a grande, come a piccola velocità. È stato contemporaneamente soppressa l'attuale Stazione di Laura.

Ferrovia Roma-Tivoli. — Scrivono da Roma, 26 marzo, alla *Gazzetta d'Italia*:

I lavori del *tramway* di Tivoli procedono di nuovo alacremente. La Deputazione provinciale, con recente disposizione, ha decretato l'ampliamento di tutti i ponti, coi necessarii restauri per quelli che non presentano sufficiente solidità, o sui quali dovrà passare la nuova via ferrata. Oltre di ciò, di comune accordo con la Società del *tramway*, ha stabilito la correzione di un tratto di strada, che presentava una pendenza superiore a quella che può essere sormontata dalle macchine di una ferrovia economica.

Per la stagione dei bagni, è cosa quasi positiva che il tratto di strada fino allo Stabilimento delle *Acque Albule* sarà ultimato, e prima del termine della stagione estiva si potrà andare alla superba *Tibur* in *tramway*.

Tramways di Genova. — Leggesi nel *Corr. Mercant.*, del 31:

Ieri il Consiglio comunale di Rivarolo, alla quasi unanimità, ha accettato il progetto, presentatogli, per il tramite dell'Autorità provinciale, dalla Società del *Tramways*, allo scopo di stabilire una linea di congiunzione fra Rivarolo e S. Pierdarena.

La comunicazione della nostra città con Bolzaneto per mezzo del *Tramways* è perciò quasi assicurata; superati i maggiori ostacoli, speriamo che la Società vorrà cominciare

subito ed accelerare i lavori, affinchè del nuovo mezzo di comunicazione possano fruire al più presto gli abitanti della ridente vallata della Polcevera.

Nuovo tramway di Milano. — La Deputazione provinciale ha avvertito la Giunta municipale di Milano di aver concesso la costruzione di un tramway Milano-Binasco-Pavia ad una Società francese, che si chiama « Società dei tramways dell'Alta Italia. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 31 dice che la Società di costruzione Fiora-Göschenen ha pubblicato l'appalto per i lavori di falegname e per la fornitura del legname per l'erezione di 50-60 baracche, magazzini, officine ecc.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 30.80; dal lato di Airolo di m. 18.90; in totale m. 49.70, ed in media giornaliera m. 7.

Restano da perforare, per compiere la galleria di direzione, m. 2169.60.

Gottardo e Monteceneri. — Sotto questo titolo la *Gazzetta Ticinese* del 24 scrive:

Tra le condizioni di riabilitazione del credito della Società del Gottardo è principale questa: che la medesima possa costituire un'ipoteca di primo ordine per *settantaquattro* milioni sui tronchi costrutti e in esercizio, nonchè sui tronchi in costruzione o da costruirsi in seguito, in favore del Consorzio di banchieri che si è incaricato della formazione del capitale. In questi 74 milioni sono compresi i 48 milioni di Obbligazioni già emessi; la quarta serie non ancora sborsata del capitale Obbligazioni, 20 milioni; e finalmente gli otto milioni del nuovo prestito supplementare. Tale ipoteca dovendo essere autorizzata dal Consiglio federale, ne vennero fatte le pubblicazioni per le eventuali opposizioni.

Sappiamo che il Governo cantonale ha già promosso l'opposizione, nello scopo di mantenere integro il patto consegnato negli articoli 29, 30 e 31 della concessione ticinese 15 maggio 1869. Questo patto stabilisce una solidarietà assoluta per la costruzione ed esercizio di *tutti e singoli* i tronchi ticinesi, in guisa che gli servon di garanzia per gli altri. Or è evidente che un'ipoteca di primo rango in favore di quel potente Consorzio e per una somma così rilevante mette in gravissimo pericolo il compimento dei tronchi, ed il loro esercizio in futuro. Per rapporto poi al Monteceneri, l'ipoteca domandata potrebbe riuscire fatale ed essere un ostacolo invincibile anche alla costruzione.

Importa quindi che, se il Consiglio federale non ammettesse l'opposizione ticinese, la quistione sia portata, come è di diritto, al Tribunale federale.

È noto che il Governo ha chiamato a conferenza alcuni membri del Gran Consiglio, onde sentire il loro parere intorno al diritto ed alla convenienza di una formale opposizione; e se non siamo male informati, si afferma infatti che la conferenza abbia avuto luogo sabato in Locarno, e che la medesima, approvando la rimostranza fatta già al Consiglio federale, abbia esortato il Governo ad adire il Tribunale federale e domandare, in primo luogo, che la linea del Monteceneri-Lugano-Chiasso sia assolutamente esclusa dalla ipoteca; e che in secondo luogo, sia espressamente dichiarato che, nessuna ipoteca, presa o concessa sugli altri tronchi, non possa derogare, nè infirmare i diritti primordiali del Cantone Ticino, emergenti dagli art. 29, 30 e 31 dell'atto di concessione, ma che al contrario questi sieno espressamente riservati.

Ferrovie francesi. — Con Decreto del 22 marzo p. p. del Presidente della Repubblica, sopra proposta del Ministro dei lavori pubblici, i sigg. Véron-Duverger, consigliere di Stato e Direttore generale delle ferrovie, e Fournié, direttore delle costruzioni ferroviarie al Ministero dei lavori pubblici, vennero designati, come commissarii del Governo, ad assistere il Ministro suddetto, dinanzi alla Camera dei deputati ed al Senato, nella prossima discussione del progetto di legge per la classificazione della rete complementare delle ferrovie d'interesse generale.

Questo progetto, come si è già detto, è suddiviso in due progetti distinti: l'uno per le ferrovie della Francia, l'altro per quelle dell'*Algeria*; e su questi progetti appunto furono presentate le due relazioni dei signori Wilson e Journault.

La relazione Wilson è accompagnata da un allegato, in cui sono riunite le proposte del Governo, gli emendamenti presentati al progetto di legge, e le proposte della Commissione.

La relazione Journault è assai dettagliata circa lo sviluppo attuale e futuro della rete ferroviaria dell'Algeria. Le linee indicate nel progetto di legge sono esaminate una per una, ed il relatore è entrato nei più interessanti particolari sui servizii ch'esse sono chiamate a rendere alla Colonia algerina.

Galleria sottomarina della Manica. — La *République Française*, del 27 marzo, annunziava che i lavori del tunnel sottomarino, attraverso lo stretto della Manica, interrotti sulla costa francese in gennaio e febbraio, sono stati ripresi. Ora si sta forando il pozzo, che deve servire all'impianto della galleria di prova.

Ferrovie tedesche. — Secondo il *Reichsanzeiger*, il Cancelliere fece rimettere al Bundesrath i protocolli della Conferenza dei periti sulla progettata legge della tariffa ferroviaria; i quali protocolli l'approvano in alcuni punti, e propongono la creazione di una Commissione ferroviaria, composta di dodici membri e di dodici rappresentanti, i quali sarebbero eletti ogni tre anni dal Bundesrath: la metà appartenente all'Amministrazione delle ferrovie, e l'altra metà all'agricoltura, all'industria ed al commercio. Il Cancelliere dovrebbe poi convocare questa Commissione, sotto la direzione dell'Ufficio ferroviario, quando lo credesse necessario.

Alla Conferenza si fecero rappresentare la Prussia, la Baviera, la Sassonia, il Würtemberg, il Baden, l'Assia, l'Oldenburgo e l'Ufficio ferroviario dell'Impero. La Baviera fece dichiarare dal suo rappresentante che, visti i diritti di riserva bavaresi, la legge sulla tariffa non avrebbe alcun valore, e che sarebbe cosa dubbia che la Baviera prendesse disposizioni analoghe. Soltanto a questa condizione prendeva parte alla Conferenza. In una lettera, colla quale il Cancelliere accompagna i protocolli della Conferenza, si appoggia sulla necessità della riforma della tariffa, affinchè le merci tedesche sieno trasportate dalle ferrovie nazionali alle stesse condizioni almeno di quelle estere, mentre adesso sono sottoposte ad una tariffa maggiore.

Ferrovie in Bosnia ed Erzegovina. — La *Deutsche Zeitung* reca da Ragusa che è giunta colà la Commissione nominata dal Governo di Vienna per studiare, sotto il rapporto strategico e commerciale, una rete ferroviaria da costruirsi nella Bosnia ed Erzegovina in collegamento a quella austriaca.

La Commissione ha scelto come linea più importante quella che da Seraiewo per Mostar verrebbe a Klek od a Gravosa sulla costa dell'Adriatico, e scenderebbe quindi fino a Spizza.

Ferrovie russe — Il *Golos* scrive che già da molto tempo i viaggiatori delle Ferrovie meridionali russe, i quali si addormentano nei vagoni, sono quasi regolarmente derubati, dopo che i ladri li hanno cloroformizzati. Il *Krymshij Listok* dice che il Ministero delle comunicazioni studia i provvedimenti che vuole imporre all'Amministrazione delle Ferrovie russe meridionali per rimediare a quello sconcio.

Notizie Diverse

Strade comunali obbligatorie — Leggiamo nel *Diritto*:

Il 23 marzo tenne l'ultima seduta la Commissione no-

minata dal Ministro dei lavori pubblici per studiare se, ai sensi di un ordine del giorno della Camera dei deputati, fosse opportuno introdurre delle riforme nella legge 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie, la cui applicazione aveva dato luogo a varii reclami.

Mantenendo fermi i principii generali ai quali è informata la legge, la Commissione ha proposto delle riforme notevoli, tra le quali vi sarebbe quella, secondo cui il massimo del sussidio, che ora si concede ai Comuni nella misura di un quarto della spesa, fosse elevato al terzo.

Dal lato della procedura, la Commissione ha proposto di affidare l'esecuzione d'ufficio delle strade obbligatorie alle Deputazioni provinciali, e non ai Prefetti, come la legge del 1868 prescrive; e ciò per far intervenire nelle spese, che si fanno a carico dei Comuni, l'autorità alla quale dalle leggi è devoluta la tutela dei Comuni medesimi.

Ci si assicura pure che fra non guari si potrà provvedere in modo definitivo alla conservazione e allo sviluppo delle strade vicinali, tanto necessarie per un sistema completo di viabilità. Imperocchè la Commissione dei deputati e funzionarii amministrativi, istituita quasi tre anni addietro, per avvisare al modo di classificare le strade vicinali ed ai provvedimenti che potessero conservarle ed accrescerle, ha presentato al Ministro dei lavori pubblici un regolamento sulla materia, discusso in più sedute ed approvato il 23 suddetto.

Ora su tale regolamento saranno sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato, dopo di che se ne farà l'approvazione per Decreto Reale. E si colmerà così un vuoto, che adesso esiste, nella legislazione italiana sulla viabilità pubblica.

Fari e fanali. — La *Gazz. Uffi.* del 29 marzo p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 16 stesso mese, controfirmato dal ministro Mezzanotte:

Visto che, nell'estensione in tutte le provincie del Regno di diverse leggi e Decreti Reali vigenti nell'antico Stato Sardo, non venne ancora reso esecutivo in varie di esse il Regio Decreto 21 febbraio 1856, n. 1469, relativo al servizio dei fari e fanali con apparecchi lenticolari, ed al personale che vi è addetto, come fu già applicato nelle provincie Siciliane, mediante il Regio Decreto 16 marzo 1863;

Ritenendo necessario per il buon andamento di quel servizio, e nell'interesse di quel personale, di regolarlo con le medesime norme fisse, sebbene esse vi siano state di fatto applicate, e di estendere quindi a tutte le provincie, in cui non fu ancora promulgato, il detto Regio Decreto 21 febbraio 1856, n. 1469;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Il Regio Decreto 21 febbraio 1856, n. 1469, relativo al servizio dei fari e fanali con apparecchi lenticolari, viene esteso alle provincie dell'Emilia, delle Marche, della Toscana, del Veneto, di Roma e dell'Italia meridionale continentale.

Art. 2. I fanalisti, che nelle provincie toscane, venete e romane, sotto i cessati Governi erano provvisti di uno stipendio maggiore di quello fissato dal detto Regio Decreto, continueranno a godere in via eccezionale, *ad personam*, del medesimo assegno di cui sono provvisti.

Art. 3. È data facoltà al Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di riconfermare i fanalisti, di cui all'articolo 1, già in possesso del posto e dello stipendio rispettivo.

Lavori al Lungo Tevere — Il Sindaco di Roma avverte che, per gli studii opportuni, il cav. Zucchelli ing. capo e tutti gli ingegneri del Tevere sono autorizzati ad introdursi nelle proprietà laterali al Tevere, dai Sassi di S. Giuliano fino alla foce in mare, per una zona di due chilometri a destra e d'altrettanti a sinistra delle sponde del fiume.

I proprietarii dei fondi sono quindi tenuti a lasciar entrare e passare gli ingegneri suddetti, che saranno muniti di apposita delegazione.

Occorrendo dei danni per le operazioni, saranno risarciti dall'Ufficio tecnico dei lavori; e chi si opponesse alle presenti disposizioni incorre nella multa di L. 300 col resto in caso di maggiore reato.

Consiglio delle miniere. — La *Gazzetta Ufficiale* annuncia che, con decreto del 23 marzo p. p., S. M., sulla proposta del Ministro di agricoltura, industria e commercio ha rieletto a componenti del Consiglio delle miniere i signori: comm. Costantino Perazzi, deputato al Parlamento, e conte Ferdinando Frigeri, consigliere di Stato; ed ha in pari tempo chiamati a far parte del Consiglio stesso i signori avvocati Niccolò Nobili e Giuseppe Tenerelli, deputati al Parlamento Nazionale.

Trasporto degli elettori politici sulle ferrovie. — La *Gazzetta Ufficiale* annuncia che le nuove norme ed avvertenze stabilite colle Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali pel trasporto degli elettori politici nella circostanza delle elezioni, sono entrate in vigore col 1° del corrente mese.

Esperimenti d'artiglieria. — Leggiamo nell'*Esercito:*

Il tenente generale comm. Maraldi, membro del Comitato d'artiglieria e Genio, è partito per la Spezia, onde assistere, come delegato del Ministero, alle esperienze che in questi giorni verranno fatte in quel golfo sul meraviglioso portatorpedini inventato dal colonnello comandante il 32° fanteria, cav. Coda-Canati, il quale assisterà e dirigerà le esperienze.

Monumento Vittorio Emanuele in Torino. — Al concorso aperto dal Municipio di Torino per la erezione del monumento al Re Vittorio Emanuele, di cui il Re Umberto faceva generoso dono a questa Città, destinando all'uopo la cospicua somma di un milione di lire (come fu già annunciato), si presentarono 46 bozzetti ed 8 disegni. Alla esposizione fattane, sotto le tettoie del Mercato del vino in via Rossini, per tutto il mese di marzo p. p., il pubblico accorse in gran folla ad ammirare le opere dell'arte italiana, ispirate dall'alto soggetto e per le quali era stata lasciata assoluta libertà di concetto e di forma, col solo vincolo della località ove dovrà sorgere il monumento, cioè l'antica Piazza d'Armi, ora ridotta a piazza urbana in capo all'attuale Corso Vittorio Emanuele, già Viale del Re.

Fra i suddetti bozzetti, la Commissione giudicatrice, nominata dal Municipio e composta di 16 membri tra distinti architetti ed artisti, pronunciò in questi giorni il suo verdetto, prescegliendo quello portante il N. 41, col motto *Evviva*, di cui fu riconosciuto autore il sig. Pietro Costa di Genova, residente a Roma. Altri due bozzetti furono riconosciuti meritevoli del premio di L. 3000: quello segnato col N. 12 dei signori Castellazzi e Rivalta, e quello col N. 46 dei signori Passaglia e Duprè; e finalmente ad altri cinque (N. 4, 13, 17, 32 e 35) venne concesso un diploma d'onore ed una gratificazione. Noi constatiamo con piacere questi fatti, che tornano ad onore degli artisti italiane.

Questioni industriali. — Per debito d'imparzialità, diamo luogo anche alla seguente risposta dell'egregio ing. Cottrau:

Posilippo (Napoli), 29 marzo.

On. Sig. Direttore del *Monitore delle Strade ferrate*

La lettera dell'egregio sig. ing. Piattini, pubblicata nel vostro numero del 26 corrente, mi costringe ad una breve risposta, che spero vorrete inserire nel vostro pregevolissimo periodico.

Le cifre esposte dal sig. Piattini non sono punto esatte, almeno per la *Impresa Industriale Italiana* che ho l'onore di rappresentare; e quindi non posso accettare le sue deduzioni.

È di vero, per i *ponti* e le *tettoie*, che formano la vera specialità della nostra industria, la quota relativa all'acquisto all'estero di materie prime non rappresenta nemmeno il *quaranta per cento* della spesa totale da noi fatta a lavoro compiuto; e per la fabbricazione poi dei *ramponi*, *bolloni* ecc. ecc., che forma l'altra specialità della nostra

Impresa, non ricaviamo *nemmeno per un soldo* di materie prime od altro dall'estero.

Quale industriale, non mi conviene al certo rendere di pubblica ragione l'analisi delle nostre spese; ma, qualora l'egregio amico ing. Piattini nutrisse qualche dubbio sulla esattezza di quanto asserisco qui innanzi, lo pregherei di onorarmi di una sua visita in Napoli, e così gli dimostrerei il mio asserto con l'aiuto dei nostri libri di contabilità.

Siccome poi la sopraccitata lettera del sig. Piattini potrebbe far credere, a chi non mi conosce, che nel chiedere la riduzione del dazio sui ferri di *prima fabbricazione* ho avuto in mira di favorire un interesse mio privato o dell'Impresa Industriale Italiana, così mi permetterò di rilevare con la presente:

1° Che non ho mai anteposti i miei interessi quale industriale alle mie convinzioni quale cittadino italiano; e prova ne sia che ho insistito *sempre* e *fortemente* e per la riduzione del dazio sui ferri di 1ª fabbricazione, e per la riduzione contemporanea del dazio sui ferri di 2ª fabbricazione, provenienti del pari dall'estero. In appoggio del mio dire, pregiomi inviarvi un esemplare dell'opuscolo *Sulla industria del ferro* pubblicato da me nel 1872, nel quale trovansi chiaramente espressi (da pag. 16 a pag 32, ed a pag. 64) questi miei desiderii.

2° Che, contrariamente a quanto sembrerebbe risultare dalla lettera del sig. Piattini, l'industria della 2ª fabbricazione del ferro in Italia *non è basata sul protezionismo dei dazii*. È prova ne sia che la Impresa Industriale Italiana ha eseguito *con beneficio* per oltre due milioni di lavori per le ferrovie Meridionali, Romane e Sarde, le quali godevano della esenzione dei dazii governativi, sia pei ferri di 1ª, che pei ferri di 2ª fabbricazione. — Ci battemmo adunque *ad armi eguali* con le Officine estere, e le vincemmo anche in quelle sfavorevoli condizioni.

E con ciò non ho altro da aggiungere, se non i miei ringraziamenti anticipati per la cortese accoglienza che vorrete fare alla presente.

Dev.mo ed obbl.mo servo
ALFREDO COTTRAU.

Pesatori del macinato. — La *Riforma* dice che il Ministro delle finanze ha affidato al Comitato permanente per l'applicazione dei pesatori la scelta di una macchina per saggiare i cereali molendi

Questa macchina verrebbe applicata alle mole dei granturchi per evitare le frodi, dopo che il Senato avrà approvata l'abolizione del secondo palmento pel primo luglio prossimo.

Pavimenti in ferro. — Leggesi nella *Libertà*:

Un nostro romano, il sig. Sery, ha presentata domanda per ottenere la privativa per un suo nuovo sistema di pavimentazione.

I pavimenti del sig. Sery sono in sottilissima lamina di ferro, liscia e lavorata, che viene applicata a piccoli pezzi in modo da poter formare disegni geometrici.

Oltre che per pavimenti, le lastre del sig. Sery sarebbero adattabili per pareti, soprattutto per mura umide, e costerebbero da quattro a cinque lire per metro quadrato.

Il gran vantaggio di questi pavimenti sarebbe la leggerezza. Quanto alla messa in opera, essa sarebbe facilissima, e non presenterebbe veruna difficoltà tecnica. Auguriamo al sig. Sery di fare presto qualche applicazione pratica del suo sistema, perchè si possa vederne gli effetti.

Assemblea della Banca Generale. — Il 29 marzo ha avuto luogo in Roma l'annuale assemblea generale degli azionisti della Banca generale. Intervennero alla seduta circa cinquanta azionisti, rappresentanti oltre 18 mila Azioni. Il Direttore generale, comm. Antonio Allievi, compendiosamente riassunse in una Relazione accurata il lavoro della Banca per l'annata 1878. Presiedeva il presidente del Consiglio della Banca, principe Marc'Antonio Borghese. L'assemblea, udita la relazione, approvò all'unanimità i bilanci che le furono sottoposti, e il dividendo di L. 5 per Azione, con che gli azionisti ricevono, per l'anno 1878, L. 17.50 per Azione, ossia il 7 per cento netto sul capitale versato. Fu proceduto quindi alla nomina delle cariche. Tutti i consiglieri uscenti di carica furono riconfermati.

Pagamento del Consolidato. — Il Ministero del tesoro ha annunciato che, per le considerazioni medesime che consigliarono, nei precedenti semestri, l'anticipato pagamento nel Regno delle cedole al portatore del Consolidato 5 per cento, il Ministro ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto Consolidato per il semestre scadente al 1° luglio 1879 abbia a cominciare dal 1° del corrente mese di aprile.

Servizii postali marittimi. — La Direzione generale delle poste annuncia che il servizio della linea fra Alessandria d'Egitto e Cipro (Larnaca), eseguito dall'ottobre dello scorso anno dalla Società R. Rubattino e C., è stato soppresso con effetto dal 19 marzo p. p., non essendo stata approvata dalla Camera la relativa Convenzione.

Ufficii telegrafici. — Il 19 marzo p. p., in Valenzano (prov. di Bari), il 21 in Mandas (prov. di Cagliari), ed il 23 in Piasco (prov. di Cuneo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafi sotterranei in Germania. — I fogli tedeschi annunciano che la rete telegrafica sotterranea, che il direttore Stephan ha progettato per la Germania, sarà terminata fra un anno e mezzo. L'Impero tedesco sarà travecsato da due diagonali: una di esse riunirà Königaberg con Strasburgo, e l'altra Amburgo con Ratibar, finalmente un altro filo deve traversare la Germania mrridionale e collegare fra di loro tutte le più importanti città di commercio e le fortezze.

Poste e telegrafi in Germania — La *Gazzetta Nazionale* di Berlino ci apprende che da una statistica pubblicata dall'Amministrazione delle poste e dei telegrafi risulta che nel 1878 quell'Amministrazione contava 6839 Uffici postali, 3287 stazioni telegrafiche, ed era proprietaria di 327 terreni.

Nel 1877 gli Uffici postali erano soltanto 6664, le stazioni telegrafiche 2582, e 297 i terreni appartenenti alla Amministrazione.

Il numero degli impiegati, che era di 60,303 nel 1877, ascese a 61,148 nel 1878.

I pieghi spediti per la posta nel 1878 furono in numero di 1,156,273,961, mentre nel 1877 erano stati solamente in numero di 1,103,243,833. In quanto poi ai telegrammi, che erano stati 10,649,994 nel 1877, nel 1878 furono 11,391,846.

Le spedizioni di danaro nel 1878 raggiunsero la complessiva somma di 14,147,281,847 *marchi*, somma inferiore a quella del 1877, che fu di 14,237,220,943.

I proventi, che erano stati di 116,967,739 *marchi* nel 1877, salirono nel 1878 a 122,312,238 *marchi.*

Nel 1878, l'Amministrazione postale contava 561 Uffici di prima classe, 583 di seconda, 2774 di terza e 2667 Agenzie postali.

Nello stesso anno 1878, partirono 3188 treni postali, che trasportarono 109,327,731 lettere; 34,128,803 vaglia postali; 314,557,790 giornali; 62,996,250 gruppi di danaro, e 3,633,924 pacchi diversi.

I francobolli venduti nel corso del 1878 rappresentarono la complessiva somma di 78,208,669 *marchi* e 92 *pfenigs.*

Concorso per ingegneri. — Il signor Luigi Josuè Raynusso, proprietario dei celebri molini di Santa Chiara in Lima (Perù) ha bandito, per mezzo dei giornali, un grande concorso, pel quale egli offre rilevanti premii a chi presenterà i piani di alcune fabbriche industriali, sistemi idraulici per usufruire delle acque di qualunque cascata come forza motrice.

Tra questi premii notiamo quello di lire *cento mila* a chi presenterà tre piani che riuniscano tante perfezioni e vantaggi, come i tre che saranno esposti dallo stesso signor Raynusso, sia in quanto ad edificii, che in quanto a macchine. Il primo piano dovrebbe riferirsi ad un grande Stabilimento, che riunisca internamente quattro fabbriche in-

dustriali, cioè un molino-modello, una fabbrica per confezionare il pane, una per confezionare le gallette, ed una quarta per far vermicelli.

Il secondo piano dovrebbe contemplare un nuovo sistema di canalizzazione d'acque per irrigare terreni.

Il terzo si riferisce al miglior sistema di regolarle, per approfittarne come forza idraulica per fabbriche industriali.

Questi piani dovranno essere presentati in Roma non più tardi del 1° settembre 1879, e saranno sottoposti all'esame d'un Giurì composto di 52 ingegneri di tutte le nazioni civili.

Ponte-viadotto di Cuyahoga — Negli Stati Uniti fu testè aperto alla circolazione il grandioso ponte-viadotto, che, passando sopra la vallata di Cuyahoga, a Cleveland nello Stato dell'Ohio, riunisce le due sponde della riviera di Cuyahoga.

Per dare un'idea delle dimensioni di quell'opera d'arte, basterà il dire che sette vetture possono transitare in mezzo, nel mentre che quattro viandanti possono circolare liberamente sopra ognuno dei marciapiedi, che fiancheggiano la via carrozzabile, la quale è larga 12 metri. In quanto poi alla larghezza totale del ponte, essa è di 19 metri e mezzo; lo che equivale a dire che i marciapiedi sono larghi 3 metri e 75 centimetri. La lunghezza del ponte è di 980 metri, cioè quasi un chilometro.

Per la costruzione di quel gigantesco ponte-viadotto si impiegarono 1440 tonnellate di ferro, e si spese la cospicua somma di 2,151,460 dollari, pari a 10,757,300 franchi.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Nuova Tariffa pei posti di Coupé a letto e semplici.

Con Decreto in data delli 12 febbraio u. s., Sua Eccellenza il Ministro dei lavori pubblici avendo approvato una nuova *Tariffa* per i posti di *COUPÉ a letto* e *semplici* nelle vetture di 1ª classe: di conformità a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di queste Strade ferrate, si porta qui appresso a conoscenza del Pubblico detta nuova Tariffa in un colle *norme e condizioni per la distribuzione e l'uso dei posti di Coupé*, sancite dallo stesso Decreto; avvertendo che essa Tariffa andrà in vigore col *1° aprile p. v.*, in sostituzione di quella ora vigente per i posti stessi.

Giusta l'art. 2° delle accennate *norme* e *condizioni* si fanno pure conoscere al Pubblico in apposito Quadro le linee che, a cominciare parimenti dal detto giorno 1° aprile, saranno percorse da vetture aventi posti di *Coupé a letto* o *semplici*, nonchè i treni coi quali viaggeranno tali vetture.

Finalmente per norma di quei viaggiatori che desiderassero valersi dei posti di cui trattasi, si indicano in altro apposito Quadro le sopratasse da pagarsi per ogni posto di *Coupé a letto* o *semplice* per l'intiero percorso su ciascuna delle linee servite con vetture a Coupé; osservando che per i percorsi fra una Stazione capo-linea ed un'altra intermedia, ovvero fra due Stazioni intermedie la sopratassa sarà calcolata in base al prezzo di 1ª classe a tariffa intiera per treno diretto od omnibus, *ferma la tassa minima fissata dalla Tariffa per ciascun posto*, la quale non potrà subir riduzione nemmeno per i ragazzi trasportati a norma *dell'Art. 8 delle Norme e Condizioni.*

TARIFFA.

I posti di *Coupé a letto* in scompartimenti a *sei* ed a *tre* posti, nonchè quelli di *Coupé semplice*, nelle vetture di 1ª classe, sono considerati come posti di lusso e sono messi a disposizione dei viaggiatori, mediante il pagamento delle seguenti sopratasse, in aggiunta al prezzo dei biglietti di 1ª classe;

del 25 0[0 del prezzo a tariffa intiera del biglietto di 1ª classe, per ogni posto di *Coupé-letto* in scompartimento a *sei* posti, e colla sopratassa minima di L. 3.75 per ciascun posto;

del 20 0[0 del prezzo a tariffa intiera del biglietto di 1ª classe, per ogni posto di *Coupé-letto* in scompartimento a *tre* posti, e colla sopratassa minima di L. 3.00 per ciascun posto;

del 10 0[0 del prezzo a tariffa intiera del biglietto di 1ª classe, per ogni posto di *Coupé semplice*, collo sopratassa minima di L. 1.50 per ciascun posto.

Pel tronco da *Modana-Stazione* a *Modana-Confine*, appartenente alla rete Francese ed esercitato dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, come pure per quello da *Ventimiglia-Stazione* a *Ventimiglia-Confine*, appartenente alla rete dell'Alta Italia ed esercitato dalla Società delle Strade ferrate da Parigi a Lione ed al Mediterraneo, le relative sopratasse rimangono stabilite come segue:

in L. 2.00 per ogni posto di *Coupé-letto*, sia in scompartimento a *sei*, che in scompartimento a *tre* posti;
in L. 1.50 per ogni posto di *Coupé semplice*, con treno diretto;
in L. 1.00 per ogni posto di *Coupé semplice*, con treno omnibus.
} da aggiungersi allo sopratassè per il percorso rimanente.

(Seguono le norme e condizioni per la distribuzione e l'uso dei posti di Coupé).

Milano, 25 marzo 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non perdettero, nella scorsa settimana, la loro fermezza, per quanto il movimento dei negozii si tenesse in limiti piuttosto ristretti. Le Azioni delle Società delle Meridionali si aggirarono sul 364 al 360 nei primi giorni, e sul 365 negli ultimi. Le Obbligazioni relative, deboli a principio a 277.50, ripresero di poi e salirono a 279.50; i Boni si tennero sul 586.50 circa. Lo stesso avvenne per le Obbligazioni Sarde: quelle della serie A, da 280.25 scesero a 277.50, e risalirono poi a 280; le altre, della serie B, da 276.25 caddero a 273.50, e riebbero poi il 276. Le nuove, ferme sempre tra il 253.50 al 254.

Le Azioni comuni Romane trovarono compratori a 102 ed a 106. Le Pontebbane a 416. L'Alta Italia a 275.

A Parigi, ben tenute le Lombarde da 153 a 158; le Obbligazioni a 250 e 251. Le Vittorio Emanuele a 259. Le Azioni delle Ferrovie Romane negoziate a 91, poi a 94; le Obbligazioni relative a 296.

CONVOCAZIONI

Società anonima vercellese del gas — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 18 corrente in Vercelli (via Strada ferrata, 13), per l'approvazione del conto consuntivo 1878, nonchè del bilancio 1879, e per la nomina di due consiglieri d'amministrazione.

Banca Italiana di costruzione — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corrente in Genova (via Peschiera, 11), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1878, e per la nomina di consiglieri.

Banca Napoletana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corrente in Napoli, sede sociale (strada Monteolivieto, 37), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio 1878 e relativo dividendo, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di 7 amministratori uscenti.

Banca di Credito italiano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corrente in Milano, sede sociale (via Alessandro Manzoni, 4), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti del 1878, per comunicazioni del Consiglio, e per la nomina di un nuovo Consiglio.

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Napoli, sede sociale (strada Medina, 24), pel resoconto dell'esercizio 1878 e

relativo dividendo, e per la nomina di amministratori e revisori pel 1879.

Società della Ferrovia marmifera di Carrara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corrente in Firenze (via dei Ginori, 6), per udire il rapporto del Direttore, nonchè quello dei sindaci, per l'approvazione del bilancio 1878, e per la nomina di 6 consiglieri.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corrente in Torino (palazzo municipale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per deliberare sul conto consuntivo 1878 e preventivo 1879, e per la nomina di 4 consiglieri uscenti.

Società anonima italiana per acquisto beni e vendita di beni immobili — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 1° maggio p. v. in Roma (sala Dante), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione e quella dei revisori, per approvazione del bilancio 1878, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di amministratori e revisori.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Banca Romana — Dal 4 corrente si pagherà agli azionisti il saldo dividendo 1878 in L. 8 per azione, presso la Banca stessa in Roma.

Avvisi d'Asta

Il 9 corrente, presso la Prefettura di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale detta del Pulfero, da Udine per Romanzano, Cividale, San Guazzo e San Pietro al confine austro-ungarico, della lunghezza di m. 31,485, per il presunto annuo canone di lire 8910. Manutenzione dal 1° aprile 1879 a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 225 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 1° tronco della strada nazionale da Palmanova per Meretto, S. Maria la Longa, San Stefano e Lanzano ad Udine, della lunghezza di m. 17,428, per il presunto annuo canone di L. 9433. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1000; canzione definitiva L. 290 di rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Cisterna di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione dell'acquedotto della sorgente della Parata, per il presunto importo di L. 163,244.79. Lavori da eseguire entro mesi 8. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria in Capua, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilogrammi 90,000 di piombo diverso (filato), per il complessivo importo di L. 45,000. Consegna alla Direzione medesima entro 45 giorni per chilog. 50[m, e 90 giorni pel rimanente. Deposito L. 4500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Piano di Sorrento, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di prolungamento dello sbarcatoio nella marina di Cassano, in consorzio col Comune di Sant'Agnello, per il presunto importo di L. 58,000. Lavori da eseguire entro il 30 settembre 1879. Deposito interinale L. 6800; e per cauzione un garante solidale bene accetto ai rispettivi Comuni.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Alessandria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Torino a Casale sulla destra del Po, compreso fra la strada provinciale Asti-Casale ed il confine colla provincia di Torino, della lunghezza di m. 23,410, in diminuzione dell'annuo canone di L. 25,051.75, così ridotto pel ribasso già offerto. Mantenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 3000; canzione definitiva L. 890 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra la Sella Amendola e la collata di Guardia-Perticara, della lunghezza di m. 8140.70, in diminuzione della presunta somma di L. 117,699.59, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Parma si terrà un'asta per l'appalto dell'allargamento del ponte sull'Enza nella strada Emilia, fra le provincie di Parma e Reggio-Emilia, per il presunto importo di L. 57,756. Lavori da eseguire entro 160 giorni. Deposito interinale L. 2887.80 in biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 7000, idem o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Tivoli (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliazione del Cimitero comunale, per il presunto importo di L. 52,016.91. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 500 di rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria in Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 20,000 di ottone in lamiera mezzana, per il complessivo importo di L. 50,000. Consegna alla Direzione medesima entro 60 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Consorzio di Sambiase (prov. di Catanzaro), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del bacino del torrente Cantagalli nel tronco a monte dell'abitato di Sambiase, e della nuova inalveazione dello stesso, per il presunto importo di L. 94,951.67. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,400, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 52,000 di piombo in pani e 6500 di regolo d'antimonio, per il complessivo importo di L. 34,190. Consegna alla Direzione medesima entro 25 giorni dalla notificazione della delibera. Deposito L. 3500 in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Montegiordano, dall'abitato alla Stazione ferroviaria, della lunghezza di m. 9499.12, e del presunto importo di L. 58,666.38. Deposito interinale L. 2900; cauzione definitiva L. 5800.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Avellino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della conduttura delle acque dal fondo Marino alla città, per il presunto importo di L. 194,503. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 20,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Monterotondo (prov. di Roma), si terrà una 2ª asta (annullata la 1ª) per l'appalto dei lavori della diramazione d'acqua potabile in quella città, per il presunto importo di L. 27,479.50. Lavori da eseguire in 180 giorni lavorativi. Deposito interinale L. 2986.61; cauzione definitiva con altrettanta somma.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio medesimo, si terrà pure una 2ª asta (annullata la 1ª) per l'appalto dei lavori di conduttura di acqua potabile nella detta città, per il presunto importo di L. 62,420.27. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito interinale L. 6853.83; cauzione definitiva con altrettanta somma.

— Nello stesso, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 10,000 sbarre d'acciaio per canne di fucile (mod. 1870) fucinate, per l'importo complessivo di L. 33,000. Consegna alla direzione suddetta entro 40 giorni per N. 3000, ed altri 30 giorni per le rimanenti. Deposito L. 3300 in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Corigliano Calabro al confine verso Acri, della lunghezza di m. 6443.50, per il presunto importo di L. 62,607.77. Deposito interinale L. 3,100; cauzione definitiva L. 6,200.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

9ª Settimana. — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	428,167.38	296.10
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	331,570.38	229.30
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 96,597.00	+ 66.80
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	3,380,584.10	2303.31
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	3,083,492.14	2132.43
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 247,091.96	+ 170.88
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	169,068.95	146.38
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	141,229.65	123.99
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 27,839.30	+ 22.39
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,152.57	1,362,691.01	1,182.31
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	1,219,766.77	1,070.91
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 13.57	+ 142,924.24	+ 111.40

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	26,715.27	9,809.00	7,004.05
Piccola Velocità	6,672.49	185.75	3,457.00
Totali . . .	33,387.76	9,.99475	10,461,05

Strade Ferrate Romane

1ª Settimana — *Dal* 1° *al* 7 *gennaio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	424,869.27	13,369.95
Settimana corrisp. del 1877.	1,646	422,848.62	13,394.98
Differenza in più . . .	11	2,020.65	—
Differenza in meno . . .	—	—	25.03
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 7 gennaio 1879 . . .	—	—	—
Periodo corr. 1878	—	—	—
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	8495	10,640.21	22687	38,484.12	49,124.33
Bagagli e cani.	176	139.11	762	980.94	1,120.05
Merci a G.V. ..	1098	865.68	2743	5082.61	5,948.29
Merci a P.V. ..	1150	6,125.15	1368	11,793.99	17,919.14
Introiti diversi.	»	317.94	»	644.67	962.61
Totale L.	10919	18,088.09	27560	56,986.33	75,074.42

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 160,000 di Olio di Oliva, di cui chilog. 30,000 per il magazzino di NAPOLI, chilog. 80,000 per il magazzino di ROMA e chilog. 50,000 per il magazzino di FOLIGNO, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura da effettuarsi a norma del relativo capitolato in data 20 corrente mese, il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale di ogni Magazzino o per Lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 15 Aprile p. v. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3° del Capitolato.

Firenze, li 29 marzo 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETA' ITALIANA PER IL GAZ

TORINO, PIAZZA S. CARLO N. 5

Il pagamento di L. 25 per azione, contro rilascio del vaglia N. 31 a saldo degli utili dell'annata 1878, avrà luogo presso la cassa di questa Società a partire dal 1° aprile p. v. dalle 10 alle 12 ant.

Torino 29 Marzo 1879

LA DIREZIONE

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XII. Mercoledì 9 Aprile 1879 **N.° 15.**

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

e le Ferrovie economiche

(*Continuazione e fine — V. N. 14*).

IV.

Una seria economia nel costo chilometrico di una ferrovia da costruirsi non si può ottenere se non quando si riduca la larghezza del binario adottata dalle ferrovie ordinarie, per tal modo che si possano sviluppare curve di piccolo raggio e salire con forti pendenze.

La riduzione dello scartamento, se ha fatto buona prova in altri paesi d'Europa, incontra tuttora in Italia dell'opposizione, ed in special modo per il fatto inevitabile del trasbordo delle merci. A tal uopo giova osservare, che le Società attuali per le ferrovie ordinarie operano spesso il trasbordo delle merci per loro interesse, sia per completare il carico dei vagoni di una data destinazione, utilizzando così maggiormente il peso morto del veicolo, sia per avere pronti i vagoni vuoti in previsione di nuovi carichi. Se così praticano le Società per le ferrovie ordinarie, che volendo potrebbero farne a meno, non sembra fuor di ragione l'argomentare che, attuate le ferrovie a scarto ridotto, tale inconveniente sarebbe per manifestarsi in grado minore di quello che in oggi si pensa.

Lo scartamento delle ferrovie a sezione ridotta non è ancora definitivamente stabilito, varie essendo le larghezze del binario adottate nei diversi paesi (1); però il tipo va oggidì uniformandosi come lo dimostrarono le varie locomotive-tender per ferrovie economiche prodotte da Case Inglesi, Svizzere e Belghe alla Esposizione di Parigi, ed eseguite per lo scartamento di 1 metro.

Anzi, a convalidare un tal fatto, citerò le parole del chiarissimo ing. comm. Rivera (2):

« In tutti i paesi è riconosciuto che la larghezza di m. « 1 è la più conveniente per le ferrovie d'interesse pub« blico, e che abbia a considerarsi come la sezione nor« male delle ferrovie ridotte. »

In quanto alle curve ed alle pendenze, il fatto ci dimostra luminosamente che oggi si percorrono curve di raggio di m. 18 (linea di Chantilly), e si superano pendenze fino al 75 per mille (linea Tavaux-Pontséricourt), nelle quali la locomotiva-tender, oltre a sè stessa, rimorchia con facilità un peso uguale al proprio con una velocità di 15 chilom. all'ora.

Premessi i fatti accennati, e volendo mantenere una velocità minima di 20 chilometri all'ora, ammettiamo, per ipotesi, che in Italia s'imprenda la costruzione delle ferrovie a *scarto ridotto* e ad un metro di larghezza, con pendenze del 40 o 45 per mille, e curve di un raggio minimo di m. 35. Tali ferrovie non possono costare più di 50 mila lire al chilom. in media, ed è quanto mi accingo a dimostrare succintamente.

Le strade provinciali costruite nel 1877 costarono allo Stato L. 23,078 al chilometro, ed hanno 5 metri di larghezza.

Per la nostra ferrovia, alla quale non occorrono che 3 metri, si dovrebbe verificare una rilevante economia sul costo delle vie provinciali; ed ove si consideri che tale ferrovia, nella maggior parte dei casi, potrà occupare una parte della stessa strada provinciale, senz'altro lavoro che qualche correzione di pendenza o di curva, è facile il persuadersi che la spesa chilometrica del corpo stradale delle ferrovie in questione si manterrebbe molto al disotto delle 23,078 delle strade provinciali suddette, anzi potrebbe in qualche caso diventare pressochè nulla. Però, in previsione delle retifiche probabili, tanto nelle curve che nelle pendenze, in seguito alle quali si potrebbe essere obbligati ad abbandonore per diversi tratti il tracciato della strada esistente, per prudenza riterremo nella sua integrità la cifra spesa realmente in media di L. 23,000 al chilometro, quantunque, in ragione di larghezza, il detto costo dovrebbe diminuirsi del 2/3.

Stabilito così all'evidenza il costo chilometro del corpo stradale della nostra ferrovia a scarto ridotto, passiamo a determinare quello dell'armamento e del materiale mobile occorrente all'esercizio.

Le rotaie d'acciaio Bessemer hanno oggi la preferenza

(1) Il signor Baum, ingegnere dei ponti e strade di Francia, nel suo pregiato lavoro del novembre 1878 intitolato: *Études sur les chemins de fer d'intérêt local*, trova conveniente limitare la larghezza del binario a metri 0,80.

(2) V. *Giornale del Genio Civile* n. 10-11, parte ufficiale, ottobre e novembre 1878, pag. 616. Relazione sulle ferrovie normali e ferrovie a sezione ridotta del comm. ing. A. R. Rivera a S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

sulle rotaie di ferro; potremo quindi adottare senz'altro un tipo di rotaia in acciaio di 20 chilogrammi per metro il cui prezzo non sarà certo superiore a L. 150 la tonnellata, compreso il materiale minuto (1).

Instituendo il calcolo sopra sei metri di binario, avremo:

Rotaie Vignolles in acciaio con stecche, piastre, viti e chiodi relativi (20 × 6) 2 × 150	L. 36.00
Traversine di quercia N. 7 × 4,00	» 28.00
Ghiaia 2,00 × 0,40 × 6,00 × L. 4,00	» 19.20
Posa dell'armamento e trasporto mat. m. 6 × 1,59	» 9.00
Consumo attrezzi ed impreviste	» 3.80
Totale	L. 96.00

E per metro L. 16, e quindi per chilometro L. 16,000.

Il materiale mobile può venire stabilito per un tronco di 20 chilometri come segue:

N. 3 locomotive di 12 a 14 tonnellate, di cui 2 in servizio a L. 1,50 il chilogramma (2)	L. 58,500
» 8 vagoni viaggiatori a L. 3,500	» 28,000
» 4 vagoni merci . a » 2,500	» 10,000
Totale	L. 96,500

e per chilometro L. 4,900.

Aggiungendo 1/5 dell'importo dell'armamento, e stabilendo un fondo per lavori accessorii ed imprevisti, avremo che il costo di una ferrovia a *scarto ridotto* entro i limiti esposti sarà di L. 50,000 al chilometro così ripartito:

1. Per espropriazione e costruzione del corpo stradale, esclusa la massicciata	L. 23,000
2. Armamento sistama Vignolle, di acciaio Bessemer di 20 chil., con 7 traversine, due rotaie con accessorii, compresa la massicciata e la posa .	» 16,000
3. Maggiore sviluppo dell'armamento e materiale fisso nelle Stazioni	» 3,200
4. Materiale mobile, cioè locomotive-tender, carrozze, viaggiatori e vagoni merci	» 4,900
5. Per fabbriche accessorie ed imprevisti . .	» 2,900
Totale costo chilometrico	L. 50,000

Resterebbe ora a concretare la spesa dell'esercizio, in funzione delle resistenze passive dei treni, delle curve e delle pendenze, del carico e della velocità, della manutenzione, illuminazione, amministrazione, ecc., elementi tutti il cui sviluppo ci porterebbe ad un dettaglio di calcoli minuziosi, non consentiti dalla brevità impostami del presente scritto; mi limiterò dunque a dare il risultato dei calcoli fatti, che è di L. 3500 al chilometro, conservando piena fiducia che all'atto pratico non abbia la detta somma a soffrire aumento.

Ora, se è vero come alcuni affermano, ed in particolare l'ing. Michel dei ponti e strade di Francia; che col metodo dei confronti fra gli abitanti di una data regione con altre consimili, e col numero dei biglietti e delle tonnellate di merci arrivate e partite, si abbia potuto stabilire che in un paese sufficientemente agricolo ogni abitante faccia in media 6.50 viaggi all'anno, e il movimento di merce per abitante sia di tonn. 2.10, ne deriverabbe che 5830 abitanti sparsi lungo un tratto di ferrovia a scartamento ridotto darebbero un introito sufficiente a coprire tutte le spese di esercizio. Ed una popolazione di 10,000 abitanti, che non potrebbe mancare lungo un percorso di 25 chilometri, produrrebbe L. 6000 per ogni chilometro all'anno; la quale somma sarebbe sufficiente a rendere la ferrovia rimuneratrice del capitale d'impianto, che sarebbe così investito al 5 %, con aumento progressivo in ragione dello sviluppo agricolo e industriale.

Dalle quali cose si può concludere che, attuando le ferrovie complementari a scartamento ridotto nella sistemazione generale della rete italiana, e il Governo concorrendo in misura equa alle spese di costruzione, l'industria privata si offrirebbe spontanea a costruirle e ad esercitarle, liberando le Provincie ed i Comuni dal gravame che fa loro pesare il progetto ministeriale a titolo di concorso, offrendo in pari tempo allo Stato il modo di fare un notevole risparmio sulla spesa totale in oggi dal progetto medesimo preventivata.

(1) In questi giorni, la Società delle Ferrovie Romane ha stipulato un contratto con una Casa inglese per una fornitura di rotaie in acciaio Bessemer, al prezzo di L. 137 la tonnellata.

(2) La Società delle Ferrovie Romane ha stipulato un contratto con una Casa Belga per fornitura di locomotive, al prezzo medio di L. 1.30 il chilogramma.

V.

Il lungo indugio, posto nel provvedere al completamento della rete ferroviaria, è forse una delle maggiori cause per le quali i desiderii e le speranze delle popolazioni non hanno avuto più alcun freno; cosicchè, oltre le ferrovie contemplare nei progetti del Governo e della Commissione parlamentare, v'ha tuttora un numero rilevante di domande rimaste inesaudite. La stazionarietà della crisi industriale e commerciale, e l'idea che le ferrovie siano di per sè stesse, nonostante la insufficienza di attività economica, come il *tocca e sana* del malessere in che si trovano la più gran parte delle popolazioni, valgono a spiegarci l'insistenza che esse pongono nel chiedere allo Stato nuove costruzioni ferroviarie. È lo stesso motivo pel quale si comprende, come Governo e Commissione (1) abbiano dovuto in parte lasciarsi vincere ds questa insistenza, imperocchè niuno certamente vorrà nascondersi la ingrata situazione, nella quale si sarebbe messo allo Stato di fronte alle Provincie ed ai Comuni se, dopo aver lasciato nutrire le più indeterminate speranze, le avesse bruscamente trascurate e avesse pensato soltanto alle costruzioni che lo interessano più direttamente. Tutto dunqne induce nella persuasione che le popolazioni desiderano le ferrovie, tenendo conto soltanto dell'effetto che a queste è proprio, senza preoccuparsi delle condizioni necessarie a produrre questo effetto; ed è chiaro che l'ottenere tali condizioni è in ultimo il vero oggetto dei loro bisogni e dei loro desiderii.

È qui adunque che si racchiude il nodo della questione. Trovare un modo che permetta di costruire le ferrovie, senza distrarre i capitali dall'impiego che è più necessario nelle attuali condizioni economiche d'Italia. A questo proposito, io trovo che molti anni or sono, al momento in cui la Francia si preparava alle sue grandi costruzioni ferroviarie, le quali importavano una ingentissima spesa (1 miliardo e mezzo). Michele Chevalier così opinava sullo storno dei capitali: « Distraire de propos délibéré une pareille masse de fonds des autres usages auxquels l'industrie applique le capital national, *ce serait vouloir plonger le pays dans une perturbation commerciale* semblable à celle dont l'Amérique à récemment été la victime. En fait de capitaux, quoique ce soit une matière naturellement douée d'une certaine elasticité, tout déplacement qui n'est pas ménagé est dangereux. Là aussi se vérifie cet loi de la mécauique rationnelle que tout choc brusque occasionne une perte de forces vives » (2).

Per le condizioni dell'Italia in generale, e quelle dei Comuni e delle Provincie in particolare, il modo per costruire le ferrovie senza distrazioni dannose di capitali dalle industrie e dai commerci, ritengo non si possa ottenere che adottando il doppio sistema di costruzione, e cioè costruire a sistema ordinario tutte quelle linee che sono indispensabili al completamento della rete nel concetto degli interessi internazionali e degli interesi generali dello Stato; in quanto agli intereesi locali, entro i quali sta, io direi quasi, nascosto il principio di quel maggiore incremento economico che si desidera, e che non può essere prodotto altrimenti se non per effetto di un moto bene ordinato, di un'attività a cui possano prendere parte

(1) « Comment obtenir le vote de la Chambre des députés, en faveur des chemins de fer, si l'on ne fait à peu près, simultanément de la célérité magique qui les distingue, toutes les grandes divisions du territoire, le centre et les extremités, l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud? » — M. C. *Chemin de fer en France*, 1838.

(2) Michel Chevalier: *De réseau des chemins de fer tel qu'il pourrait être établi aujod'hui en France.* Mémoires à l'Académie des sciences morales et politiques, 1836.

tutte le forze possibili della natura e dell'uomo, per questi interessi locali, io dico, vogliousi piuttosto le ferrovie economiche.

Completata adunque la rete generale a sistema ordinario, ed allacciate le linee principali con numerose ferrovie complementari ed economiche, si avrà un complesso di locomozione atto a tener vivo il calore della vita industriale in tutta la nazione, in quella stessa guisa che il calore della vita fisica è dato dalle grandi arterie pei piccoli vasi, a tutte le parti del corpo umano. E così distribuita in modo più assimilato alle condizioni economiche del paese, la industria locomotrice, mentre per effetto della stessa richiesta, diverrà oggetto di produttiva speculazione, potrà anche trovare numerosi capitali esteri che vi si impieghino; e più facilmente i capitali indigeni potranno rimanere impiegati nell'agricoltura e nella industria nostra, perchè, se altrove è una speculazione, in Italia l'impiego dei capitali alla produzione di materie prime è tale necessità, da considerarsi quasi una seconda natura.

Mi sia lecito una volta ancora invocare l'autorità dello Chevalier. Egli, che vedeva come le condizioni economiche della Francia non permettessero di por mano ad una estesa costruzione di ferrovie, propugnò l'idea di costruire soltanto le grandi linee d'interesse generale; e per gli interessi locali, di far servire alle comunicazioni i fiumi ed i canali. Era l'anno 1838: se a quell'epoca si fossero già conosciute le ferrovie economiche, può credersi che l'illustre economista ne avrebbe consigliata la costruzione per gli interesi locali.

Oggi la questione delle nuove costruzioni ferroviarie sta dinanzi alla Camera.

Io confido che la Rappresentanza Nazionale, ispirandosi ai bisogni reali del paese, ed elevandosi al di sopra degli interessi locali, che sovente offuscano la serenità del pensiero e l'imparzialità dei giudizi, saprà, approvate le grandi linee più urgenti proposte nel progetto di legge, conciliare per tutte le altre i voti delle Provincie colle condizioni economiche e finanziarie di esse. A questo intento nulla può più efficacemente contribuire dell'accettare, come abbiamo dimostrato, il sistema delle ferrovie economiche, insegnatoci dalla scienza moderna e dall'esperienza di quei popoli, che ci hanno preceduto nel cammino della civiltà.

Alfonso Audinot.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO

Alla Camera dei deputati, nella seduta del 6 corr. venne in discussione il progetto di legge per l'approvazione della Convenzione addizionale stipulata a Berna il 12 marzo 1878, colla Germania e colla Svizzera, per assicurare la costruzione della ferrovia del Gottardo. Nel precedente numero abbiamo riferito la Relazione ministeriale e l'articolo unico di questo progetto di legge; ora togliamo dai giornali di Roma il sunto della breve discussione.

Lugli fa osservazioni sulla situazione della Società del Gottardo e sullo stato dei lavori.

Chiede al Ministero numerosi schiarimenti, e manifesta molti dubbi sul risultato dell'impresa.

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) risponde brevemente alle osservazioni ed ai quesiti dell'on. Lugli, ed eccita la Camera ad approvare il progetto di legge.

Depretis (presidente del Consiglio) risponde all'on. Lugli circa la differenza tra i preventivi e le spese effettive.

Dimostra le difficoltà dell'esattezza dei preventivi in lavori di quel genere.

Dice che l'opera del tunnel procede regolarmente, e che sarà eseguito nel tempo prescritto. (*)

(*) Il Ministro non aveva forse ancora notizia della lettera dell'impresario Favre, e della sospensione parziale dei lavori, a cui si accenna qui sotto. La Red.

Il Ministro parla quindi delle condizioni finanziarie dell'impresa, e sostiene l'urgenza di approvare questa Convenzione addizionale, stipulata da oltre un anno e già ratificata dagli altri Stati sovvenzionanti.

Parla pure del progetto per la strada del Monte Ceneri, e dà altre spiegazioni all'on. Lugli sulle questioni da lui sollevate.

Robecchi fa osservazioni intorno al modo con cui furono eseguiti gli obblighi della primitiva Convenzione, e intorno alle condizioni finanziarie dell'impresa.

Svolge delle considerazioni critiche intorno alla Convenzione nuova; e risponde a qualche osservazione del presidente del Consiglio, circa alla parte finanziaria e circa alle linee d'accesso.

Egli avrebbe desiderato che nella Convenzione, l'Italia si fosse riservata maggiore ingerenza nell'esercizio della ferrovia del Gottardo.

Parla poi della questione dell'esercizio e delle tariffe, e non trova sufficienti le condizioni segnate nella Convenzione.

Teme che sia stato tenuto conto più dell'interesse della Società, che dell'interesse degli Stati paganti.

Svolge altre considerazioni intorno alla Convenzione addizionale.

Depretis soggiunge qualche spiegazione.

Grimaldi (relatore) sostiene la Convenzione, e risponde alle osservazioni degli on. Robecchi e Lugli.

Dopo qualche parola per fatto personale dell'on. *Lugli*, si passa alla discussione dell'articolo unico del progetto di legge, sul quale fanno pure qualche osservazione gli on. *Farina* e *Corbetta*.

Depretis e *Mezzanotte* danno agli on. preopinanti i chiesti schiarimenti.

Allievi eccita il Ministero a preoccuparsi della necessità che esista sempre il rapporto fra le risorse e le spese. Domanda pure che sia fatta una regolare pubblicazione sull'andamento dei lavori e sullo stato della Società, affinchè il Parlamento italiano non abbia bisogno di leggere i documenti esteri per sapere quali sieno le condizioni di una impresa, a cui l'Italia partecipa con somme ingenti.

Giudici propone un emendamento all'articolo unico.

Depretis assicura l'on. Allievi che si terrà sempre conto della sua avvertenza circa la coincidenza fra i mezzi e le spese. La Società del Gottardo fa poi pubblicazioni frequenti e complete sull'argomento; tuttavia il Governo è disposto a fare periodiche comunicazioni ai membri del Parlamento dei documenti che gli pervengono.

Il Ministro dichiara di non poter accettare l'emendamento dell'on. Giudici.

Dopo poche altre parole dell'on. *Grimaldi*, l'articolo unico del progetto di legge è approvato. Però, alla votazione a scrutinio segreto, risulta che la Camera non è in numero. La votazione dovrà quindi rinnovarsi il 23 aprile, al riaprirsi della Camera.

A proposito dei lavori e delle condizioni dell'impresa del Gottardo, dobbiamo ora aggiungere quanto segue:

Il *Journal de Genève* del 3 corrente, in apposito supplemento, ha pubblicato la lettera del signor Favre, impresario del tunnel del Gottardo, al Consiglio federale, che fu già dallo stesso giornale e da altri annunciata.

Questa lettera venne pure stampata in separato opuscolo, che ci fu gentilmente trasmesso, e che abbiamo sott'occhio.

Il signor Favre dice che, in seguito a lunghe discussioni, che non si sono ancora dimenticate, era stato convenuto, nel 1874, che il tunnel sarebbe rivestito interamente di muratura. L'impresario aveva, per conseguenza, prese le sue misure in proposito, allargando il tunnel nelle proporzioni volute e preparando i necessarii materiali. Ora la Compagnia cambia sistema, e decide che non si farà più alcuna muratura se non eccezionalmente, e divide il tunnel in un certo numero di anelli separati da lunghi intervalli, di cui una sola parte dovrà essere rivestita di muratura.

L'impresario si lagna perchè questa decisione gli procura delle perdite considerevoli sulle spese già fatte, gli impone per l'avvenire delle spese tali, che si vedrebbe costretto a sospendere il lavoro di allargamento del tunnel.

Del resto, afferma che la solidità di tutto il tunnel sarebbe gravemente compromessa per questo cambiamento di costruzione. Egli scorge nelle nuove decisioni della Compagnia un semplice pretesto per incagliare i lavori e per obbligare l'impresario ad eseguire a sue spese dei lavori di allargamento, di cui la Compagnia approfitterebbe più tardi senza sborsar denaro. Le rimprovera di abusare, a tale scopo, di una eventuale riserva inscritta nella Convenzione, e che non venne mai intesa in questo senso.

Nella lettera del sig. Favre è inserita, infatti, una lettera della Direzione della Società del Gottardo, in data del 25 marzo, in cui si annuncia l'intenzione di attendere che l'allargamento della galleria sia abbastanza avanzato in modo che si possano scegliere, con piena cognizione di causa, i punti nei quali la muratura sarà necessaria e quelli nei quali non lo sarà.

Il signor Favre protesta pure contro la ritenuta di franchi 300,000 al mese, che la Direzione del Gottardo, con lettera del 26 marzo, manifesta l'intenzione di operare sul pagamento dei lavori, e ch'egli crede contraria a tutti i principii di diritto, come a tutte le Convenzioni conchiuse fra lui e la Compagnia.

Finalmente spiega i motivi che lo indussero a fare opposizione all'ipoteca generale chiesta dalla Compagnia, a favore del Consorzio finanziario, su tutto il complesso della rete. Se l'ipoteca in quistione non si applicasse che ai capitali nuovi, il signor Favre rinuncierebbe alla sua opposizione, salvo per ciò che concerne il tunnel; ma, dal momento che si applica a dei capitali già versati, non trova alcuna ragione perchè debba sacrificare il suo pegno ed immolare il suo interesse a favore di quello degli antichi obbligatarii, i quali non hanno costrutto alcun tunnel.

Il signor Favre chiude poi la sua lettera, dichiarando di aver voluto con essa rispondere alle assurde accuse che da qualche tempo gli si lanciano contro; nel mentre persiste a dichiarare ch'egli non ha se non un unico desiderio, quello di continuare e terminare l'opera importante da lui assunta; ma crede pure di avere il diritto di esigere che si tenga calcolo dei suoi reclami e si cessi una volta di accumulare intorno a lui imbarazzi d'ogni sorta.

— La *Gazz. Ticin.* reca poi il seguente telegramma da Berna, 7:

Il Consiglio federale ha risposto alla comunicazione fatta dal sig. Favre circa alla parziale sospensione dei lavori del tunnel del Gottardo, che circa la loro esecuzione ritiene risponsabile la Società; se ne seguisse una sospensione dei lavori che rendesse necessario il suo intervento, comunicherà le sue risoluzioni alla Società, e provvederà alla loro esecuzione.

— E la stessa *Gazzetta*, in data del 7, aggiunge:

Il signor Favre ha sospeso i lavori di allargamento al tunnel del Gottardo, come l'aveva dichiarato nella sua recente lettera al Consiglio federale. In conseguenza di questa sospensione di lavoro, si annuncia che un gran numero di operai impiegati ai due imbocchi, sono stati licenziati (circa 200 a Göschenen e circa 300 ad Airolo).

I CANALI CAVOUR

COSTRUZIONE DI OPERE STRAORDINARIE.

Pubblichiamo il progetto di legge, presentato dal Ministro delle finanze alla Camera dei deputati il 20 marzo p. p., colla Relazione che lo precede:

Signori!

Coll'articolo 4 della legge 16 giugno 1874, n° 2002 (serie 2ª), mentre si confermavano al Governo i diritti e i privilegi già accordati alla Compagnia del Canale *Cavour* per la costruzione e l'esercizio dei canali riscattati, si disponeva che le spese straordinarie pei detti canali, non ancora impegnate, dovessero farsi, d'allora in poi, ai termini della legge generale della contabilità dello Stato.

In esecuzione di tale disposizione, io mi pregio di presentarvi l'unito progetto di legge, col quale si autorizza la spesa necessaria per l'esecuzione di alcune opere straordinarie destinate a mantenere in buono stato il Canale *Cavour* e ad assicurarne l'esercizio.

La prima delle dette opere è quella di sistemazione dello scaricatore delle acque del canale *Cavour* nel fiume Sesia.

Il progetto della stessa, compilato dalla Direzione tecnica dei canali demaniali, e che importa una spesa di lire 361 mila, fu riveduto ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, riconosciuta la necessità e la importanza dell'opera in parola, ne raccomandò la sollecita esecuzione.

Il sunnominato scaricatore aveva, quando fu costruito, uno sviluppo di 1400 metri; ma questo trovasi ora ridotto a soli m. 800, e vi è pericolo che abbia a non oltrepassare i 600, poichè le acque della Sesia, le quali negli scorsi anni, e segnatamente nel 1878, ne invasero la parte inferiore, minacciano continuamente di invadere quel tratto di alveo che è ancora libero e sgombro da esse.

Trattasi di un'opera importantissima ed essenziale pel buon regime del canale *Cavour*, poichè è per mezzo di essa che si regola presentemente il corso delle acque nel tronco inferiore del detto canale; la portata del quale, giusta l'art. 20 della Convenzione 9 maggio 1862, approvata colla legge del 25 agosto stesso anno, n. 776, non dev'essere minore di 90 metri cubi al minuto secondo. E tanto più è necessario che quello scaricatore possa sempre funzionare regolarmente, in quanto che sullo stesso tronco del canale *Cavour*, per una lunghezza di 28 chilometri, non esiste alcun altro efficace mezzo di scarico delle acque del canale.

La seconda delle opere di che trattasi è quella di sistemazione dello scaricatore delle acque del canale *Cavour* nel torrente Agogna.

Essa, a dir vero, non presenta i caratteri di assoluta urgenza della prima. Ma è un'opera la cui utilità fu riconosciuta da parecchi anni, e che, per la sua natura, è destinata ad assicurare, del pari, il buon regime e il regolare esercizio del canale *Cavour* e che, secondo il progetto compilatone dalla Direzione tecnica dei canali demaniali, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, non importerebbe che una spesa di L. 63,565.61.

Coll'articolo 1 della Convenzione 24 dicembre 1872, approvata colla legge 16 giugno 1874, n. 2002 (serie 2ª), la Compagnia del canale *Cavour* cedette alle Finanze anche la somma che restava tuttavia nelle casse dello Stato su quella assegnata coll'art. 5 della Convenzione 7 marzo 1869, approvata colla legge 31 dicembre 1870, n. 6180, per le opere complementari del canale e pei cavi diramatori, e che, al 31 marzo 1872, ascendeva a L. 6,548,569.15.

Da questo ultimo giorno, e sino a quando il Governo non assunse l'esercizio dei canali riscattati, la Compagnia impiegò nella costruzione delle opere e dei cavi sunnominati la somma di L. 2,866,341,92, ed altre L. 1,284,172.46 furono poi spese o impegnate dallo Stato a tutt'oggi per quelle opere già iniziate dalla Compagnia, o per le quali la stessa avea contratto formali e regolari impegni.

Il detto fondo di L. 6,548,569.15 trovasi per ciò ridotto a L. 2,298,054.77, dalle quali è necessario di prelevare L. 205,696,73 per saldo di pagamenti delle opere e delle relative espropriazioni di terreni, già compiute o iniziate dalla cessata Compagnia.

Restano così ancora disponibili L. 2,092,358.04 per far fronte, tanto alla spesa in parola, quanto a quella delle altre opere complementari e degli altri cavi diramatori del canale *Cavour*, di cui venisse in seguito a verificarsi la necessità.

Ed è perciò che, tenendo conto del fatto che trattasi di spese destinate ad assicurare il buon regime di quell'opera così importante, e dalla quale derivarono e derivano tanti vantaggi all'agricoltura di una gran parte delle provincie subalpine; e di una spesa alla quale si provvede colle somme che lo Stato doveva alla Compagnia del canale *Cavour* e che trattenne nelle sue casse per destinarla all'esecuzione delle opere suaccennate, io non dubito che vorrete onorare dei vostri suffragi l'unito progetto di legge.

Articolo unico. È autorizzata la spesa straordinaria di lire quattrocentoventiquattromila cinquecentosessantacinque e

centesimi sessantuno (L. 424,565.61) per le opere di sistemazione dei cavi scaricatori delle acque del canale *Cavour* nel fiume Sesia e nel torrente Agogna.

La detta somma verrà iscritta in aggiunta a quella stanziata al capitolo 126 del bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio 1879.

Gli Ufficii della Camera hanno già nominato la Commissione per l'esame di questo progetto di legge, composta degli on. Villani, Ferracciù, Serazzi, Vayra, Baccarini, Trompeo, Basteris, Della Croce e Leardi.

E la Commissione si è costituita, nominando a presidente l'on. Trompeo ed a segretario e relatore l'on. Vayra.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Le pioggie torrenziali di questi giorni recarono diversi guasti alla linea Bra-Savona, e precisamente nella trincea Peyron tra Carrù e Niella e nella trincea Guglielmini e Creuse fra Ceva e Niella. Forti frane invasero il binario, specialmente nella prima, per sgombrare la quale occorreranno alcuni giorni; mentre nell'altra lo sgombero è già effettuato. Frattanto il servizio trovasi limitato, da una parte tra Savona e Ceva, dall'altra tra Bra e Carrù.

Anche la Bormida ebbe una forte piena, straripando presso Alessandria di un metro sopra il piano di campagna, e minacciando di nuovo la stabilità degli argini regolatori del ponte. Però sinora non vi ha pericolo per la ferrovia, essendosi prese tutte le necessarie misure per prevenirlo.

Parimenti fra Bussoleno e Meana avvenne una piccola frana, che obbligò al trasbordo di qualche treno, ma ora il servizio è pienamente ristabilito. Così pure lungo la ferrovia Ligure di Ponente, fra Albenga e Ceriale, in causa di forte mareggiata vennero danneggiati tre sottovia, per cui si dovette trasportare il binario verso monte, e far trasbordare ieri tutti i treni. Infine, al torrente Nervia, presso Ventimiglia, si ebbe una ripetizione della piena avvenuta nello scorso ottobre, in causa della quale è stato danneggiato un piedritto del ponte e corroso l'argine stradale. Anche in questa località si dovette ieri effettuare il trasbordo; ma, essendosi prontamente riparati i guasti, fino dalla notte scorsa potè esser ripreso il regolare servizio.

Nella scorsa settimana ebbe luogo a Genova una nuova conferenza fra i delegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ed il comm. Parodi ispettore del Genio marittimo, con l'intervento del Sindaco, del Presidente della Camera di commercio e del rappresentante della Dogana, allo scopo di concretare le norme per la compilazione del progetto definitivo di quella Stazione marittima, e per la sollecita attuazione di un progetto provvisorio pel collocamento di alcuni binarii sulle nuove calate di Santa Limbania, onde poter fin d'ora utilizzare quegli spazii a beneficio del Commercio.

Nella discussione intervenuta essendosi ottenuto un pieno accordo, non ci resta che far voti perchè i suddetti progetti abbiano la più pronta esecuzione.

La Conferenza internazionale, tenutasi a Milano come annunciammo nel precedente numero, allo scopo di organizzare il servizio cumulativo fra l'Italia ed il Belgio, discusse e stabilì le modalità per tale servizio, specialmente rispetto alle tariffe. Però le relative conclusioni non verranno attuate se non dopo ottenuta l'approvazione dei rispettivi Consigli d'amministrazione e Governi, in quanto sia d'uopo.

Le Amministrazioni italiane e tedesche essendosi dichiarate disposte ad usare verso le Ferrovie dell'Olanda lo stesso trattamento di quelle del Belgio, si potrà forse estendere ad alcune Stazioni olandesi i beneficii del servizio cumulativo italo-belga.

Nella Conferenza medesima vennero pure regolate alcune questioni di dettaglio relative al servizio cumulativo italo-tedesco.

Le sedute pubbliche della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle ferrovie, che, come fu annunciato, si dovevano aprire ieri in Milano, non avranno invece principio che domani (giovedì) alle ore 12, e continueranno nei giorni successivi alla stessa ora.

Esse si terranno nello splendido salone del Palazzo già Litta, ora sede degli Ufficii del Consiglio d'amministrazione e della Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Il 4 corr. ebbe luogo l'annunciata visita di collaudo della ferrovia Conegliano-Vittorio. La Commissione era composta, per parte del Governo, dell'Ispettore del Genio civile comm. Betocchi, del cav. Bussi e cav. Badii; e per parte della Società Veneta costruttrice, dell'ing. Gabelli, autore del progetto e direttore dell'opera.

La Commissione ha riconosciuto i lavori perfettamente eseguiti: ciò che torna a lode della Società medesima, e dei suoi ingegneri Gio. Carletti ed Angelo Vianello-Cacchiole, sotto la direzione del prelodato ing. Gabelli.

La linea verrà inaugurata il 15 corr., ed aperta al pubblico nel successivo giorno 16, con servizio di passeggeri e merci a grande e piccola velocità, mediante 5 corse di andata e ritorno. I vagoni escono dalle rinomate Officine del Grondona di Milano, come quelli per le altre linee della Società Veneta di costruzioni; ed i carri da merci vennero costrutti nelle Officine di Vicenza, proprie della Società stessa.

Siamo poi in grado di aggiungere che alla costruzione di questa linea, della lunghezza di 14 chil., il Comune di Vittorio contribuì colla egregia somma di L. 560,000, la Provincia di Treviso con L. 100,000, ed il Governo colla sovvenzione di L. 1000 al chilom., giusta la legge del 1874. Il resto della spesa, compreso il materiale mobile, fu sostenuto dalla Società Veneta, concessionaria ed esercente.

Il Municipio di Vittorio ha inoltre costrutto, a proprie spese, le due strade d'accesso alla Stazione, disponendo fra esse un grazioso giardino, che fronteggia la grande strada d'Allemagna.

Gli esami degli aspiranti ai 120 posti d' impiego amministrativo presso le Ferrovie dell' Alta Italia si apriranno il 17 corrente, e si terranno presso le sedi di divisione ferroviaria, cioè in Torino, Milano, Verona e Firenze. Gli aspiranti, le cui istanze non vennero respinte per irregolarità, riceveranno apposito invito di recarsi in quella delle suddette quattro città più vicina al rispettivo domicilio.

La Commissione centrale pei detti esami, avendo discussa la convenienza o meno di ritenere validi gli esami dati in addietro dai varii Servizii ad impiegati *avventizii* tuttora in funzioni, incaricò il proprio presidente, comm. Martorelli, di sottoporre al Consiglio d'amministrazione, che l'accettò, la mozione di esonerare da ulteriori esami gli avventizii assunti prima del 12 gennaio scorso (epoca in cui vennero diramate ai Capi-servizio le disposizioni per la non assunzione di nuovi impiegati), purchè da parte del rispettivo Servizio sia già stata fatta, a favore dei medesimi, la proposta di passaggio ad un posto d' impiegato provvisorio, cioè con affidamento di carriera.

A complemento e rettifica della notizia pubblicata nel precedente numero circa la Commissione nominata dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'acquisto di combustibili all'estero, dobbiamo aggiungere che l'ing. cav. Moreno, ottenuta l'autorizzazione dalla Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, a cui appartiene, sarà addetto a quella Commissione, non come membro, ma in qualità di privato consulente, per fornire alla Commissione medesima, essendo esperto dei luoghi e dell'argomento di cui si tratta, gli schiarimenti ch'essa potesse da lui desiderare.

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia è aperta una nuova gara per la fornitura di 18 mila tonnellate di carbone minuto inglese. Le offerte dovranno essere presentate alla Direzione pel 19 corrente, e nel giorno 21 verranno disuggellate.

Siamo informati che il 31 marzo p. p. tra la Provincia di Parma ed il signor Berrier Delaleu, venne firmato il contratto per la concessione della costruzione di un *tramway* a vapore da Parma a Langhirano.

Alle ultime notizie da noi date circa le vetture della Società Pullman e le difficoltà insorte sull'uso delle medesime, la *Nazione* si crede in grado di affermare che la suddetta Società, di fronte alle accennate difficoltà incontrate non per sua colpa, ha chiesto che le sue vetture sieno, almeno in via di esperimento, ammesse alla circolazione sulle ferrovie italiane per sottoporle al giudizio del pubblico.

Tale esperimento, in seguito a recenti accordi, avrà luogo fra breve sulle Ferrovie Meridionali, nei treni della Valigia Indiana da Bologna a Brindisi e viceversa: mentre fra Modane e Bologna circoleranno le vetture a letti (*Sleeping cars*) della Società Belga.

Dalla nostra Corrispondenza di Roma, giuntaci in ritardo e che dobbiamo perciò differire al prossimo numero, stralciamo la parte relativa alle deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 30 marzo scorso al 6 corrente mese:

La Sezione prima approvò, in massima, il progetto per la costruzione del 2° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 44, da sotto Chieti per Prelaro all' incontro della provinciale Francavilla-Lama dei Peligni, compreso tra Casalincontrada e Colle Perluzzi, in provincia di Chieti; approvò pure il progetto per una variante nel tronco ferroviario Canicatti-Favarotta, tra la Stazione di Campobello e la galleria Spadafora 1ª; quello per la sistemazione di un tratto della strada Nazionale del Tonale superiormente ad Edolo, in provincia di Brescia; ed infine quello per la costruzione di un ponte in ferro sul torrente Olona, e lungo la via da Marnate ad Olgiate, in provincia di Milano.

Dalla Sezione seconda vennero approvati: il progetto per difesa frontale all'argine destro del Bacchiglione alla svolta Salvati nel Comune di Saccolungo, in provincia di Padova; quello per sistemazione dell'argine sinistro del Gorzone sottocorrente al ponte delle Stroppare, pure in provincia di Padova, ai drizzagni Polcastro, Volta e Drizzagno 1° Giovanelli nel Comune di Pozzonovo; il progetto per sistemazione e difesa frontale dell'argine sinistro del Po al Mezzano Passon di Corno Giovine, in provincia di Milano; e per ultimo, quello per lo spostamento del recinto quarantenario al Molo Nuovo del porto di Genova.

Il Consiglio generale poi approvò: il progetto per una ferrovia privata di 2ª categoria, da costruirsi dalla Società Anglo-Italiana nel Comune di S. Valentino, in provincia di Chieti; il progetto per la sistemazione dell' arginatura di Campomaggiore a destra del Ticino, in provincia di Pavia; quello per una variante al tronco della ferrovia della Pontebba fra il rivo Pecile ed il confine austro-ungarico; e si occupò infine di varie importanti quistioni concernenti l'andamento dei lavori del Tevere.

Il 6 corr., dopo breve malattia, alle ore 9 1/4 veniva colpito da subitanea morte, per apoplessia polmonare cardiaca, nella sua villa di Santa Colomba presso Pontedera, l'onorevole comm. **Giacomo De Martino**, deputato al Parlamento e Direttore generale delle Strade Ferrate Romane.

Nacque nel 1816 in Tunisi. Entrato giovinetto nella carriera consolare e poscia nella diplomazia, servì con diverse cariche il Governo Borbonico; ma dopo gli avvenimenti del 1860, abbandonò la carriera, e si ritrasse a vivere in Napoli in seno alla famiglia.

Durante la sua dimora a Napoli, fu pregato dalla Società generale delle Ferrovie Romane, residente a Parigi, di accettare il posto di Consigliere delegato in Napoli; e dopo la fusione delle Strade Ferrate Romane con le Livornesi nel 1869, fu nominato Direttore generale della nuova Società, ufficio che conservava tuttora, e disimpegnava con molta intelligenza e solerzia.

A questo proposito, ci affrettiamo a riferire il seguente Ordine di servizio, diramato dalla Direzione generale della detta Società.

« Una grandissima sventura è venuta inaspettatamente a colpire l'Amministrazione sociale. Il nostro Direttore generale, comm. Giacomo De-Martino, ha dovuto soccombere ad una violenta malattia, che lo trasse prematuramente alla tomba. In quell'uomo, che prima di essere eletto Direttore generale di queste ferrovie aveva sostenuto degli elevati ufficii diplomatici, regnava sovrano l'affetto per la famiglia, e quindi quello pel personale delle nostre ferrovie. Io ne ebbi numerose prove nel sessennio, durante il quale ho lavorato sotto la sua dipendenza, e recentemente ancora quando, al ritorno dei nostri Sovrani a Roma, egli mi diceva, mostrandomi la viva sua soddisfazione pel modo con cui era proceduto il servizio: *Sono altiero di dirigere un Personale come è quello delle Ferrovie Romane; il più ardente dei miei desiderii sarebbe quello di poterne migliorare la sorte.*

« Il modo più eloquente di mostrare il nostro cordoglio

per la perdita fatta, sarà quello di raddoppiare i nostri sforzi per renderci viemmaggiormente utili alla nostra Amministrazione, e così noi renderemo il miglior omaggio alla memoria del compianto nostro Direttore generale, che tanto si interessava per noi e per l'azienda sociale.

« *Il Direttore dell'Esercizio*
« C. BERTINA. ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia — La *Gazz. Uff.* del 5 corr., ha pubblicato il R. Decreto del 6 marzo p. p., con cui è approvato l'unito Regolamento (già da noi annunciato), che determina le rispettive responsabilità del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e di tutti gli Ufficii da esso dipendenti nell'adempimento delle rispettive attribuzioni e nei loro rispettivi rapporti.

Ferrovie Romane — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 13 marzo p. p., controfirmato dal Ministro delle finanze:

Viste le leggi 2 luglio e 23 dicembre 1875, num. 2570, e num. 2838, 30 giugno 1876, n. 3202 (serie 2ª), e l'art.° 13 della legge 18 luglio 1878, n. 4465;

Veduti i precedenti Reali Decreti, di cui il nostro ultimo, in data 6 agosto 1878, n. 4487, coi quali venne iscritta una complessiva rendita di L. 9,398,295 in aumento al Consolidato 5 per cento in cambio di n. 626,553 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto giugno 1878 per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè a tutto il 20 dicembre 1878, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre 12,695 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 190,425, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare un'eguale quantità di rendita consolidata 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1875; e che tale rendita, per il disposto dell'art. 2 del Reale Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 0[0, con decorrenza dal 1° luglio 1879, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Ritenuto che nella situazione del Tesoro al 31 dicembre 1878 figurano, come *residuo* al capitolo 103 del bilancio passivo del Tesoro del 1878, le competenze dei semestri al 1° luglio 1875, 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876, 1877, 1878 e 1° gennaio 1879; e che nello stato di prima previsione della spesa del Tesoro pel 1879 figurano, rispettivamente ai capitoli 108 e 1°, le rate semestrali al 1° luglio 1879 e 1° gennaio 1880 della rendita consolidata 5 per cento da crearsi in sostituzione delle dette Obbligazioni;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, Ministro *ad interim* del tesoro,

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministero delle finanze altre numero 12,695 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dal 1° luglio al 20 dicembre 1878 per la conversione in rendita consolidata 5 per cento, per la complessiva rendita di L. 190,425, con decorrenza dal 1° gennaio 1973.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la corrispondente annua rendita di L. 190,425, con decorrenza dal 1° luglio 1879.

— In seguito alle deliberazioni dell'adunanza generale degli azionisti del 31 marzo p. p., i medesimi sono riconvocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 12 maggio p. v. in Firenze (sede sociale), col seguente programma: « Deliberazione definitiva intorno alla sistemazione concordata col Governo per la immediata approvazione legislativa della Convenzione del 17 novembre 1873 e suo atto addizionale del 21 novembre 1877 ».

(Vedi gli *Annunzii*).

Ferrovia adriatico-tiburtina. — La *Libertà* del 2 scrive:

Ieri ha avuto luogo, presso il Sindaco di Roma, la riunione di tutti gli interessati alla costruzione della linea ferroviaria adriatico-tiburtina.

Il signor Ministro dei lavori pubblici aveva fatto sapere già che sarebbe assolutamente impossibile introdurre questa nuova linea nel progetto che sta dinanzi alla Camera. Il Governo è però disposto a prenderlo in considerazione, pel caso in cui nuovi progetti debbano presentarsi.

Ferrovia Milano-Erba — Il *Sole*, del 6 corrente, annuncia che si è definitivamente firmato l'appalto per l'ultimo tronco di questa ferrovia da Ponte San Pietro ad Incino.

Ferrovia Modena-Finale — Alla *Gazzetta d'Italia* scrivono da Finale-Emilia, che il Consiglio comunale di quella città deliberava a grande maggioranza un sussidio di lire 3000 per anni 35 ad una Società, costituitasi in Modena, per una ferrovia a sezioni ridotte, e con uno sviluppo di chilom. 67, fra Modena-Sassuolo-Mirandola e Finale.

Ferrovia Firenze-Faenza — Nella seduta del 7 corrente al Consiglio provinciale di Firenze, l'on. Francocolini riferì sopra la relazione del Collegio degli architetti ed ingegneri di Firenze relativamente alla ferrovia Tosco-Romagnola; il quale Collegio fa voti perchè sia preferita una linea Tosco-Romagnola che metta capo a Firenze, e chiede l'appoggio dei Corpi morali e delle Istituzioni cittadine.

L'oratore disse che la Deputazione emise già un voto favorevole a quello del Collegio degli architetti e ingegneri, e quindi propone l'approvazione delle deliberazioni già prese dalla Deputazione medesima, sostituendo alla frase « del tracciato Firenze-Faenza » quella di « una ferrovia che metta capo a Firenze », sostenendo che quella frase fu inserita abusivamente nella relazione del Collegio degli ingegneri ed architetti.

Dopo lunga discussione, venne approvata ad unanimità una proposta firmata dagli on. Digny, Camici e Marchettini, così formulata: « Il Consiglio provinciale conferma la sua precedente deliberazione relativa alla ferrovia Tosco-Romagnola, e raccomanda al sig. Prefetto di volersi fare organo di questo voto presso il Ministero ».

Tramways di Firenze. — Domenica mattina ebbe luogo la inaugurazione ufficiale del *tramway* da Firenze a Peretola. Suonate di poco le 10, e quando già attorno le eleganti carrozze stavano gli invitati, una banda militare intuonò l'inno reale. Era il Prefetto, generale Corte, che insieme al R. Delegato, al conte Thunn vice-delegato, al colonnello dei carabinieri, all'Intendente di finanza, al Questore e ad altre Autorità, arrivava sulla piazza.

Ricevuti dal sig. Adolfo Otlet, concessionario della linea, il quale con squisita gentilezza presiedeva e dirigeva quella festa, insieme all'ing. sig. Levison direttore del movimento, al sig. Guillaume amministratore delegato della Società belga, e dell'ing. Messa direttore della costruzione. Al segnale dato, tutti gl'invitati presero posto in quattro carrozze tirate ciascuna da due bellissimi cavalli ungheresi. Nella prima prendevano posto il Prefetto, il R. Commissario, e le altre Autorità.

Una folla di curiosi si era raccolta su tutto lo stradale percorso da Firenze a Peretola, ove il convoglio giunse in brevissimo tempo. A Peretola, una banda musicale suonava liete sinfonie, e tutta la popolazione festeggiava l'arrivo delle Autorità e degli invitati.

Dopo breve fermata, il treno faceva ritorno al Ponte alle Mosse, ove gl'invitati discesero presso un elegante padiglione, entro il quale era servito un sontuosissimo rinfresco.

Terminata la colazione, il Regio Delegato, barone Reichlin, encomiò il sig. Otlet, intraprenditore del *tramway*, augurandosi che l'opera sua possa riuscire pienamente, con vantaggio dei luoghi favoriti da questo utilissimo mezzo di comunicazione.

Anche il sig. Huntington, a nome del sig. Carrion console del Belgio, assente, ha lodato molto il sig. Otlet e la sua intrapresa, e facendo gli augurii di una felice riuscita, bevette alla salute del coraggioso intraprenditore belga.

Il sig. Otlet ha finalmente ringraziato le Autorità cittadine e gl'intervenuti che hanno voluto onorare questa festa. Egli si è augurato che l'istituzione del *tramway* sia come il principio del risorgimento industriale di Firenze, a cui mandava un evviva, che tutti i forestieri hanno ripetuto con grandi applausi.

La numerosa comitiva esaminava quindi le scuderie, che l'ing. sig. Messa aveva in pochi giorni per così dire improvvisate, e dove si trovavano 40 cavalli, che per la loro bellezza destarono l'ammirazione di tutti gli intelligenti.

Poi il Prefetto salutò il Sindaco e la Giunta di Campi, la quale manifestò i suoi voti che la linea potesse giungere al capoluogo di quel Comune, il quale, per facilitare il conseguimento di così utile e facile mezzo di comunicazione, aveva fatto il gran sacrifizio di 120,000 lire da elargirsi alla Società concessionaria della ferrovia a cavalli nel tempo e termine di 40 anni.

Indi a poco si riprese la via di Firenze coi legni attaccati ad un solo cavallo, ed in mezzo ad una siepe di persone, che mostravano quanto gradito fosse loro questo nuovo mezzo di comunicazione.

Durante tutta la giornata, la linea, aperta all'esercizio, fu molte volte percorsa dalle carrozze del *tramway*, cariche di gente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Il 5 corr., come è stato già annunciato, si sono riuniti a Berna i delegati internazionali per esaminare la giustificazione finanziaria della Società del Gottardo. Compongono la Commissione: per la Svizzera i sigg. Welti, capo del dipartimento delle strade ferrate; Koller, ispettore, e l'ing. Dapples, funzionante da segretario; per la Germania, il consigliere privato sig. Kinel; e per l'Italia, l'ispettore comm. Ferucci.

Quantunque l'esame debba farsi sopra dati e documenti già riuniti e coordinati, tuttavia occorreranno più giorni prima che la Commissione possa esaurire il suo còmpito.

— Gli azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di sovvenzionare l'impresa ferroviaria del Gottardo, sono invitati a prendere parte ad un'Assemblea generale straordinaria, che avrà luogo sabato 3 maggio p. v., alle ore 10 ant., nel Palazzo governativo di Lucerna.

Gli oggetti da trattarsi sono i seguenti:

1° Rapporto del Consiglio di amministrazione sulla riorganizzazione finanziaria dell'impresa.

2° Proposte del Consiglio d'amministrazione in merito alla soluzione delle questioni riferentisi alla riorganizzazione dell'impresa, di competenza dell'Assemblea generale, cioè:

a) Assunzione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia del Gottardo, in conformità delle disposizioni del trattato internazionale del 12 marzo 1878;

b) Riconoscimento degli obblighi contratti in virtù del protocollo della Conferenza di Berna del 6 ottobre 1878, in seguito alla protrazione della costruzione della linea Lucerna-Immensee;

c) Riconoscimento delle rispettive tasse massime stabilite per il servizio di transito tra la Germania e l'Italia, da adottarsi pure per il servizio diretto tra la Svizzera e l'Italia;

d) Revisione delle disposizioni degli Statuti, riferentisi al Consiglio d'amministrazione ed alla Direzione;

e) Autorizzazione riguardo agli ulteriori mezzi pecuniarii da fornirsi nell'importo di 12 milioni, come al programma della Conferenza internazionale di Lucerna;

f) Approvazione della costituzione di un'ipoteca di 1° ordine sulla rete ridotta della ferrovia del Gottardo per assicurare le Obbligazioni di 1° rango per l'importo di 74 milioni di franchi; ed autorizzazione per la costituzione di un'ipoteca di 2° ordine sulla rete ridotta per assicurare le Obbligazioni di 2° rango per l'importo di 6 milioni di fr., colla riserva di poter estendere quest'ipoteca di 2° ordine anche ad altre Obbligazioni sino all'importo massimo di 6 milioni di franchi;

g) Autorizzazione per l'emissione di nuove Azioni in sostituzione di quelle annullate.

3° Nomina eventuale di 19 membri del Consiglio d'amministrazione.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 29.70; dal lato di Airolo di m. 31.20; in totale m. 60.90, ed in media giornaliera m. 8.70.

Restano ancora da perforare per compiere la galleria di direzione m. 2108.70.

Gottardo e Monteceneri. — Nelle sedute del 5 e 6 corr. del Gran Consiglio ticinese venne discussa la grave questione della domanda d'ipoteca per 74 milioni sulle linee ferroviarie della Società del Gottardo. Nella prima seduta venne data lettura del messaggio governativo, proponente la desistenza dalla presentata opposizione.

Nella seduta del 6, si presentarono due rapporti: uno di maggioranza ed uno di minoranza. Quello di maggioranza (relatore sig. *Respini*) proponeva di accogliere le proposte governative; quello di minoranza (sigg. *Lurati* e *Beroldingen*) di insistere per i privilegi derivanti al Cantone ticinese dalla concessione del 1869, e di fare opposizione, almeno limitatamente alla presa d'inscrizione sulla linea Bellinzona-Chiasso.

Dopo lunga discussione, venne chiesto l'appello nominale e data la preferenza alle proposte della maggioranza della Commissione, che furono adottate da 49 *sì* contro 39 *no*.

Ferrovie francesi. — La Camera dei deputati ha in questi giorni discusso ed approvato il progetto di legge relativo alla classificazione della rete complementare delle ferrovie d'interesse generale in Francia ed in Algeria; ed il ministro Freycinet lo ha già presentato alla sanzione del Senato, che lo discuterà dopo le ferie pasquali.

La *Semaine financière* dice, che dopo 15 mesi, codesto progetto, che attraversò diverse fasi, e che dalle relative Commissioni riescì emendato e completato, comprende oggidì 8,500 chil. di ferrovie affatto nuove, e 2500 chil. di ferrovie d'interesse locale che passano nella rete d'interesse generale, mediante un progetto speciale riservato ad una successiva discussione. Sono quindi in complesso 11,000 chil.; e se si tien conto dell'arretrato creato con leggi anteriori, ed ascendente a 7 od 8000 chil., si raggiunge un totale di 18,000 chil. almeno, costituente il bilancio dei lavori da eseguirsi, non già, come bene osservò la Commissione, per compiere tutto quello che resta a fare, ma soltanto per portare la rete ferroviaria ad uno stato conveniente, che faccia disparire le più gravi lacune, e per riparare alle ingiustizie di cui molti dipartimenti hanno ragione di lagnarsi.

Per determinare il carattere di necessità delle linee tra le quali si aveva a fare una scelta, l'Amministrazione fu guidata dalle seguenti regole. Si riconosce la necessità di una linea: 1° Quando essa è reclamata dalla difesa del territorio; 2° Quando essa collega direttamente tra loro le due parti di una rete d'una certa estensione; 3° Quando essa rannoda al sistema generale delle ferrovie un centro di qualche importanza; 4° Quando essa stabilisce delle relazioni di un interesse politico od amministrativo. Tutte le linee adottate soddisfanno all'una o all'altra di queste condizioni; parecchie varranno a rendere più facili le comunicazioni della Francia coi paesi vicini; altre sono destinate a migliorare le condizioni d'esercizio della rete posseduta dallo Stato.

L'onere che imporrà allo Stato la costruzione di questi 18,000 chil. ascenderà forse a 3 miliardi e mezzo; a cui se

si aggiungono 1,500 milioni circa per ciò che reclamano i porti e le vie navigabili, si arriva ad una spesa totale di 5 miliardi per il compimento di questi servizii nazionali.

Ma non si tratta già della votazione immediata di siffatta spesa. Le Camere restano libere di regolare la esecuzione di tutte le linee classificate: non v'è termine fisso per mettersi all'opera; si farà più o meno presto, si spenderà più o meno, secondochè consiglieranno lo stato del mercato e le regole di prudenza finanziaria. Il bilancio straordinario dei lavori pubblici sarà votato ogni anno separatamente, senza che vi sia iscrizione di crediti obbligatorii.

Secondo ogni più esatto calcolo, non prima del 1882 potrà essere in pieno corso di esecuzione il programma votato dalle Camere. Allora saranno compiuti i lavori delle grandi Compagnie ora in corso; e lo Stato sostituendosi ad esse, si calcolano a 500 o 600 milioni le previsioni delle spese annuali. Nel 1879 si spenderà, sia per le ferrovie in corso di lavoro, sia pei porti e vie navigabili, circa 200 milioni; nel 1880 si andrà a 300, e nel 1881 a 400.

Quanto al regime dell'esercizio per codeste nuove linee, è questo un problema ancora da risolvere. Il Ministro, che aveva creduto necessario di assicurarsi il concorso delle Compagnie esistenti, e che ha già stipulato con esse parecchie Convenzioni, non si dissimula che la Camera è mediocremente disposta a seguirlo su questa via. Egli si dichiara, pertanto, pronto a conformarsi alle preferenze del Parlamento, purchè queste si facciano conoscere. Egli domanda si fissino al più presto le regole che s' intende seguire, e che la questione sia messa allo studio in seno della Commissione, la quale fece la classificazione delle nuove ferrovie. Dalle risoluzioni che verranno prese, dipenderanno i progetti che egli dovrà presentare in seguito.

Accidenti in Germania — La *Börsen Zeitung*, del 20 marzo, ci apprende che da una statistica pubblicata dall'Ufficio delle Strade ferrate dell'Impero risulta, che nel gennaio 1879, sulle ferrovie della Germania (astrazione fatta da quelle della Baviera), si ebbero a deplorare 32 sviamenti e 13 collisioni. Quegli accidenti si riferiscono a 19 treni di viaggiatori ed a 26 treni di merci. Nelle Stazioni, durante le manovre richieste dalla sistemazione e composizione dei treni, si segnalarono 47 sviamenti, 28 scontri e 115 altri accidenti; in seguito ai quali 17 persone (delle quali 15 erano impiegati ferroviarii) furono ferite, 3 animali uccisi, 63 vagoni notevolmente danneggiati, e 156 vagoni danneggiati lievemente. Inoltre, 29 persone, vale a dire 2 viaggiatori, 15 impiegati, 7 impiegati e 5 stranieri, perdettero la vita; e 94 altre persone, vale a dire un viaggiatore, 49 impiegati, 35 operaj e 9 stranieri, riportarono ferite più o meno gravi, dovute alla loro imprudenza.

Ferrovie spagnuole — Scrivono da Madrid, in data del 26 marzo:

È inesatta la notizia pubblicata da alcuni giornali francesi, secondo la quale sarebbe imposta una nuova tassa sulle Compagnie delle strade ferrate.

In tutte le concessioni fatte in Ispagna si stipula che le Compagnie sopporteranno le spese d'ispezione, cagionate dai Commissarii facoltativi nominati dal Governo.

Da parecchi anni non è stata rimborsata questa spesa, e l'Amministrazione, avvedutasi di questo vuoto, esige ora il pagamento.

Notizie Diverse

Anticipazione per strade provinciali. — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 27 marzo p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge approvata dal Parlamento nei termini seguenti:

Art. 1. Il Governo è autorizzato a ricevere anticipazioni di quote provinciali per l'esecuzione delle strade dipendenti dalla legge 30 maggio 1875, n. 2521 (serie 2ª), e ad imputarle in aumento dei capitoli 72 del bilancio dell'entrata e 78 del bilancio della spesa pei lavori pubblici, relativi allo esercizio 1879.

Le anticipazioni saranno scontate sui versamenti annuali posti a carico delle Provincie dalla citata legge.

Art. 2. La maggior somma che, in conformità dell'articolo precedente, sarà inscritta nel bilancio dei lavori pubblici pel 1879, capitolo 78, sarà dedotta dallo stanziamento fissato per l'anno 1884 dalla legge 20 giugno 1877, n. 3909 (serie 2ª).

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 13 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), è concessa facoltà agl'individui ed enti morali indicati nell'annesso elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 7 concessioni d'acqua per forza motrice (2 prov. di Chieti, 1 Belluno, 1 Alessandria, 2 sottoprefett. Lecco, 1 Pallanza); 3 concessioni per irrigazione (provincia di Rovigo, 1 Verona, 1 Cuneo); 1 concessione per uso potabile (provincia di Sondrio); 1 concessione per occupazione di spiaggia lacuale (sottoprefett. di Varese).

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 16 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 2 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni nominative, sedente in Milano col titolo di *Società farmaceutica di mutua previdenza*, collo scopo specialmente di acquistare droghe e medicinali per le farmacie ed i laboratorii, col capitale di L. 300,000, diviso in 3000 azioni da L. 100 ciascuna.

— Con R. Decreto del 23 detto mese (*Gazz.* sudd.) è approvato l'aumento del capitale della Società per le operazioni di credito popolare, stabilita in Rieti (prov.ª di Perugia), col titolo di *Cassa di sovvenzione*, e colla durata di 50 anni, decorrendi dal 2 gennaio 1876, portando il detto capitale da L. 65,000 a L. 200,000, mediante emissione di 2700 azioni nuove da L. 50 ciascuna.

Lavori edilizii in Roma — La *Libertà* annuncia che la Camera di commercio di Roma ha côlto l'occasione del 21 aprile, anniversario del natale di Roma, per gettare la prima pietra delle fondazioni del nuovo Palazzo del Commercio, che, come è noto, dev'essere costruito sul posto attualmente occupato dalla cessata Dogana di terra. I lavori dunque saranno solennemente inaugurati quel giorno, e verranno continuati secondo i disegni dati dall'ing. Vespignani. Questo Palazzo del Commercio non sarà un edificio assolutamente nuovo, ma un restauro in vaste proporzioni dell'attuale locale della Dogana. Intanto ci rallegriamo colla nostra Camera di commercio, che, senza tanti *placet* governativi, comincia a sistemarsi definitivamente.

— Leggesi nell'*Opinione*: Nel mentre si sta costruendo il grande teatro Nazionale in via Firenze, si progetta di fabbricarne un altro pure nella villa Colonna e nei terreni demaniali dell'ex-convento di S. Silvestro al Quirinale.

Il prospetto e l'ingresso principale del teatro, da servire per la parte bassa e centrale della città, formerebbe, con un'ampia piazza, il finale del nuovo tratto di via Nazionale, da piazza Venezia alla fine dell'ex-vicolo de' Colonnesi.

L'altro ingresso dovrebbe servire ai quartieri alti, e starebbe sulla via del Quirinale incontro al palazzo Rospigliosi.

L'autore, che è il sig. Adolfo Lepri, avverte nella sua relazione che il suo progetto va esaminato principalmente per la scelta della località e pel concetto cui s'informa, potendo le linee architettoniche della sua opera essere modificate, insieme alla pianta, secondo il gusto di chi avesse a pronunciarsi sul progetto stesso.

Il preventivo, che comprende pure l'espropriazione della villa Colonna e degli altri terreni, ecc., ammonta a 10 milioni.

L'autore si lusinga che il Municipio debba e possa costruirlo, e noi gli auguriamo che il Comune sia presto in condizione di appagare le speranze dell'egregio autore.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Leggiamo nella *Riforma* del 5;

Il cav. Amenduni, l'ingegnere-capo dell'Ufficio che studia il piano dei lavori per il bonificamento dell'Agro romano, non se ne sta con le mani alla cintola. Già due squadre

di giovani ingegneri, sotto i suoi ordini, hanno incominciato a studiare sui stagni di Ostia e di Maccarese, e fra giorni una terza squadra si occuperà di scandagliare altri posti.

Per lavori di tal fatta sono necessarie grande attività ed energia, per poter compiere tutto in pochi mesi. A giugno bisognerà sospendere ogni gita in campagna ed ogni osservazione sul posto, perchè si deve fuggire quel nemico irresistibile e spietato, che è la malaria.

Zattera a vapore. — Leggiamo nella *Perseveranza* del 30 marzo:

Abbiamo, giorni sono, accennato ad un nuovo servizio d'Omnibus, che la Società anonima sta per attivare in coincidenza colla zattera a vapore per Gaggiano; ora possiamo dare qualche schiarimento anche sulla zattera stessa. Non è nuovo il progetto di navigazione sul nostro Naviglio Grande, chè anzi alcuni si meravigliano come mai si trascuri da noi un così facile mezzo di trasporto, mentre all'estero vi sono molti canali, di portata minore del nostro Naviglio, solcati da centinaia di piccoli battelli, comunemente detti *mouches*, che fanno ottimo servizio e buonissimi affari. Alcuni anni sono, infatti, il signor Luè volle tentarne la prova col battello *Principe Umberto*, nella costruzione del quale però non si tenne forse sufficiente calcolo delle condizioni speciali del nostro Naviglio; per cui, all'atto pratico, si constatò che il sistema a ruote, con considerevole sezione immersa e forte spostamento, produceva tali onde che, sorpassando le sponde, invadevano la strada laterale, provocando un *veto* da parte del Genio civile pei danni che ne potevano derivare. Ora il nostro concittadino capitano Giussani, studiando le cause di tale inconveniente e le condizioni speciali del nostro Naviglio, crede avere completamente risolto il problema e superate tutte le difficoltà, colla sua piro-zattera ad elice, costruita nel cantiere della Società di navigazione sul lago di Como dal distinto costruttore meccanico signor Gaetano Riva. Quantunque si creda generalmente che siffatte costruzioni riescano da noi inferiori a quelle estere, pure il costruttore volle provare che anche fra noi si può, volendolo, ottenere lavori che non temono il confronto di quelli fatti all'estero con molto maggior dispendio; e la piro-zattera, di cui parliamo, ne sarà, lo speriamo, una prova. Essa è costruita secondo le migliori regole d'arte, e per solidità, eleganza e comodità, nulla lascia a desiderare; la motrice è eseguita sul nuovo sistema ad alta pressione, con un solo stantuffo e due cilindri, sistema che ottenne all'ultima Esposizione di Parigi le migliori ricompense, ed è la prima eseguita in Italia.

Il Ministero dei lavori pubblici, dietro favorevole rapporto della Direzione del Genio civile di Milano, ha già rilasciata al capitano Giussani la necessaria concessione; ed ora non mancano che alcune formalità presso la locale Prefettura; esaurite le quali, e si spera fra pochi giorni, si inaugurerà un regolare servizio, limitato per ora fra Milano e Corsico, ma che non tarderà ad essere esteso.

Coltivazione del tabacco. — Il *Sole* ha per telegrafo da Roma, 2:

I concetti di massima per la coltivazione libera dei tabacchi furono (dalla Commissione esaminatrice del recente progetto di legge) accettati col seguente ordine del giorno: « La Commissione, udite le dichiarazioni di Canzi intorno al nuovo regime della coltivazione del tabacco ed alla libera vendita all'estero della Regìa, con garanzia degli interessi del monopolio, passa alla discussione dello sviluppo dei concetti della proposta ».

Si è quindi nominata una sotto-Commissione per formulare il regolamento, composta di Canzi, Ellena e Goupil, direttore generale della Regìa cointeressata.

Il lavoro sarà lungo, ma si ritiene la libera coltivazione possibile nel 1880.

Onorificenze — Togliamo con piacere dall'*Opinione*: Il prof. Cremona, direttore della Scuola d'applicazione per gl'ingegneri in Roma, è stato nominato membro della Società Reale di Londra, che è una delle più illustri Accademie d'Europa. Mentre si annunziava in Italia la sua nomina a senatore del Regno, la scienza, quasi volesse significare la propria esultanza per l'onore conceduto dal Governo italiano ad uno dei più valorosi scienziati dell'età nostra, rendeva alla sua volta omaggio all'ingegno eminente del professore Cremona, che nelle matematiche, e particolarmente nella geometria, ha saputo imprimere una vasta ed incancellabile orma di sè.

— Il 31 marzo p. p., riuntisi in assemblea generale gli azionisti della Società anonima italiana per la fabbricazione della dinamite Nobel, avente la fabbrica in Avigliana, dopo aver approvata la gestione dello scorso esercizio, gli azionisti accolsero ad unanimità, ed anzi acclamarono, la proposta di erigere nello Stabilimento di Avigliana un busto all'illustre prof. Ascanio Sobrero, l'inventore della nitroglicerina, che è la base della dinamite Nobel.

Questa decisione onora la Società di Avigliana. Un tributo di riconoscenza e di rispetto era certamente dovuto all'illustre chimico torinese.

Uffici telegrafici. — Il 1° corrente in Castelfrentano (provincia di Chieti) ed in Mosciano S. Angelo (provincia di Teramo), ed il 3 in Quistello (provincia di Mantova), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed il 1° corr. è stato pure attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Rovato (provincia di Brescia).

Il telegrafo nella Cina. — Il *Journal Officiel*, del 31 marzo, annunzia che nella Cina la prima linea telegrafica per la trasmissione dei dispacci sarà fra breve inaugurata a Tien-Tsin, sotto la direzione di un Inglese.

Quella linea deve avere una lunghezza di circa 40 miglia inglesi, di 1609 metri l'uno.

Illuminazione elettrica in America. — Leggiamo nel *New-York Herald* che i docks di Brooklin, a Nuova York, furono di recente rischiarati a luce elettrica. Grazie a quell'illuminazione, un esercito di operaj potè lavorare al restauro di uno dei più grandi piroscafi che fanno il servizio transatlantico.

Lampade sottomarine. — Nelle *Mittheilungen aus Gebiete des Seewesens* leggiamo che dai signori Bornet e Torrer è stato proposto un apparato per stabilire una lampada sottomarina, consistente in un vaso cilindrico di ferro, dentro il quale è compresso a 30 atmosfere dell'ossigeno. Questo gas passa per una lampada a spirito traverso ad un tubo flessibile; la disposizione è regolata in modo che il prodotto gasoso possa uscir fuori. Con questo apparato fu somministrata una luce molto brillante per lo spazio di quattro ore.

Una lampada elettrica fu poi inventata dai signori Stainke e Davis, la quale, racchiusa in un cilindro di vetro, si adatta sull'elmo del palombaro. Questo apparecchio ha dato luce per lo spazio di quattro ore.

Nuovi telaj. — Un giornale inglese, dice il *Warehousemen and Draper's Trade Journal*, aveva annunziato come un nuovo sistema di telaj, che opereranno una rivoluzione nell'industria, è messo in movimento agli Oak Mills, presso Low Moor, nei dintorni di Bradford. Lo stesso periodico aggiungeva pure che quei nuovi telaj erano stati costruiti in modo da funzionare durante tutta la notte, senza sorveglianza e senza direzione, sebbene producessero con la massima regolarità tutta la varietà di articoli che fabbrica quella manifattura.

Tale notizia non fu creduta da nessuno. Eppure, continua il *Warehousemen*, quel fatto è di una esattezza indiscutibile; e noi ce ne potemmo convincere, visitando quella fabbrica in compagnia di due altre persone.

Noi non avevamo da esaminare la costruzione delle macchine, ma volevamo verificare il fatto, che ci si dava per positivo, e che è il seguente: « Allorchè le ore di lavoro della giornata sono terminate, si spengono i lumi, si chiudono le porte dei laboratorii, ed i telaj abbandonati dai tessitori e dalle tessitrici, per tutta la notte continuano a fabbricare dei bellissimi tessuti di seta, di lana e di cotone, di mille disegni.

« Uscendo dai laboratorii di tessitura, le cui porte furono chiuse, noi andammo a visitare la sala delle macchine, che trovasi in uno stabile vicino, e che comunica con i laboratorii di tessitura solamente per mezzo di un'apertura fatta nel muro. Siccome la macchina, che mette in moto i telaj esige una sorveglianza continua, e non deve essere mai abbandonata, così alla sera il macchinista è rimpiazzato da un sorvegliante, che prende il suo posto durante la notte ».

Depositi di carbone in Russia. — Il Governo russo ha stretto un contratto con una Società di capitalisti per l'*exploitation* dei ricchi depositi di ferro e carbone di *Donetz*, i quali verranno collegati con ferrovie ai porti di Odessa, Azoff e Nicolajeff, dove la Russia vuol impiantare arsenali di marina. Col tempo si attiverà lo scavo anche degli estesi depositi di Karkoff e Kerson, i cui prodotti si calcola che porranno l'Impero in grado, non solo di non dipendere più dall'Inghilterra, ma di fornire materiali di costruzione all'estero.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii mantennero nella scorsa settimana la solita fermezza, e le Azioni della Società delle Meridionali trovarono denaro a 365 contanti ed a 366.50 fine mese, raggiungendo per ultimo il 370 al 371. Le Obbligazioni relative, negoziate a 279.25, poi a 278.75 *ex-coupon*, scesero per ultimo a 272.75. I Boni invariati a 586.25.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, toccarono il prezzo di 280, e quello di 273.25 *ex coupon*. Le altre, della serie B, si aggirarono sul 276 al 276.50. Le Obbligazioni di nuova emissione anch'esse si tennero ferme al corso di 256.50 a 257.50.

Le Pontebbane negoziate a 415 circa. Le Alta Italia a 275 e 275.50.

Le Azioni delle Ferrovie Romane, salite per un momento sino a 108, reagirono in seguito, e chiusero a 100: reazione dovuta alle realizzazioni.

A Parigi, le Lombarde piuttosto ferme a 157 e 158; le Obbligazioni a 250 a 252; le Vittorio Emanuele a 258 e 264. Le Azioni delle Ferrovie Romane a 97, poi a 91; le Obbligazioni a 296 e 298.

CONVOCAZIONI

Società promotrice dell'Industria nazionale. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel 15 corr. in Torino (sede sociale), per udire la relazione del presidente, per approvare il bilancio consuntivo 1878, e per la nomina d'un vice-presidente e 4 consiglieri uscenti.

Avvisi d'Asta

Il 15 corr., presso la Deputazione provinciale di Cuneo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del tronco della strada provinciale della Riviera, compreso fra il ponticello di Monchiero o Roccatagliata e quello della Pieve in territorio di Dogliani, della lunghezza di metri 2916.90, in diminuzione della somma di L. 117,940.52, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle strade comunali del 4° compartimento, per il presunto annuo canone di L. 9168.53. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale al decimo del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale lungo la Valle del Trigno, compreso fra l'innesto con la provinciale N. 41 e l'abitato di Salcito, della lunghezza di m. 3527.23, in diminuzione della somma di lire 66,120, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione del 3° e 4° tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso il 1° fra Pecorode e Latronico, ed il 2° fra l'incasso di Episcopia e l'abitato di Pardella, della lunghezza di m. 410, in diminuzione del presunto annuo canone di L. 8059.19, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione dell'argine destro di Bruna, dalla pedata di Casetta Bandinelli alla pedata Micheloni, della lunghezza di m. 2992, per la presunta somma di L. 53,336. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6000, in denaro o rendita D. P.

— Il 18 dette mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione in due lotti: 1° della strada comunale obbligatoria dall'abitato al confine di Ficarra, per l'importo di L. 33,006.19; 2° della strada da Ficarra al confine di Brolo, per l'importo di L. 30,796.70. Deposito interinale L. 1000 per ciascun lotto; cauzione definitiva L. 3200 pel 1° lotto, e L. 3080 pel 2°, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una casermetta nel poligono di Persano, per il presunto importo di L. 58,000. Deposito L. 5800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria in Capua, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 85,000 di piombo diverso (filato), per l'importo di L. 46,750. Consegna alla Direzione medesima entro 80 giorni. Deposito L. 4700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ivrea, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione dell'acquedotto maestro e riforma del selciato con rotaie e marciapiedi nella via principale della città, per una lunghezza di m. 422.80. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito interinale L. 6300 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Acri al confine Corigliano, 1° tronco, della lunghezza di m. 9567, per il presunto importo di lire 99,170.50. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva lire 10,000.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del muro di sponda aderente alla spalla sinistra di Ponte Sisto nel Tevere urbano, per la presunta somma di L. 261,403. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 13,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 26,000, idem.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro, compreso fra la strada provinciale presso il torrente Bellapietra e l'abitato di Ribera, della lunghezza di m. 10,673.60, per la presunta somma di L. 294,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 16,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada Appulo-Sannitica, compreso fra Potenza e Grottole, della lunghezza di m. 69,947, per la presunta annua somma di lire 39,280. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 4500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, e presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Paternopoli verso Acerno, compreso fra ponte Lomito e l'abitato di Castelfranci, della lunghezza di m. 4768.03, in diminuzione dello presunto somma di L. 121,435.37, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 6000 in numerario o

rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Tarsia, tronco dalla nazionale delle Calabrie alla Stazione Rogiano-Gravina presso Prunito, della lunghezza di m. 4823.70, per il presunto importo di L. 54,093.56. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale compreso fra Selia del Contrasto e l'abitato di Mistretta, della lunghezza di m. 11,777.05, per il presunto annuo canone di L. 6720. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 550 in moneta metallica o con biglietti bancarij; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria Anversa-Villalago e Seanno, divisa in due tratti: 1° da Anversa al confine verso Villalago, della lunghezza di m. 5157, per la presunta somma di L. 217,000; 2° dal confine di Anversa all'abitato di Villalago, della lunghezza di m. 7055, per la presunta somma di L. 120,000. Lavori tutti da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 2000 per ciascun tratto, in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

(Vedi Avviso a pagina 257).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

10ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	354,124.55	244.90
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	336,609.02	232.79
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 17,515.53	+ 12.11
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	3,684,708.65	2548.21
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	3,420,101.16	2365.22
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 264,607.49	+ 182.99
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	146,684.45	127.00
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	131,532.48	115.48
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 15,151.97	+ 11.52
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,152.81	1,509,375.46	1,309.30
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	1,351,299.25	1,186.39
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 13.81	+ 158,076.21	+ 122.91

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 18	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	26,715.27	9,809.00	7,001.05
Piccola Velocità	6,672.49	185.75	3,457.00
Totali . . .	33,387.76	9,,99475	10,461,05

Strade Ferrate Romane

2ª Settimana — *Dall'*8 *al* 14 *gennaio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	426,165.86	13,410.62
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	565,736.59	17,921.50
Differenza (in più . . .	11	—	—
Differenza (in meno . . .	—	139,570.73	4,510.88
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 14 gennaio 1879 . . .	1,657	851,035.13	13,390.02
Periodo corr. 1878	1,646	988,585.21	15,658.23
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	137,550.08	2,268.21

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	6500	8,219.42	19801	32,749.63	40,969.05
Bagagli e cani.	114	139.92	454	685.38	825.30
Merci a G.V. ..	1097	939.69	2979	4408.33	5,348.02
Merci a P.V. ..	955	6,811.48	1267	10,909.99	17,721.47
Introiti diversi.	»	408.78	»	699.02	1,107.80
Totale L.	8666	16,519.29	24501	49,452.35	65,971.64

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di Adunanza generale straordinaria.

Il Consiglio d'amministrazione della Società, uniformandosi alla deliberazione presa dai signori azionisti nell'adunanza generale straordinaria di questo stesso giorno, convoca detti signori azionisti in *adunanza generale straordinaria pel giorno* 12 *maggio p. v.*, a mezzogiorno, nella sede della Società in Firenze (Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7), fissando per la detta adunanza il seguente

Programma:

« Deliberazione definitiva intorno alla sistemazione concordata col Governo per la immediata
« approvazione legislativa della convenzione del 17 novembre 1873, e suo atto addizionale del
« 21 novembre 1877. »

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 31 marzo 1879.

Il Direttore Generale
G. DE MARTINO.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XVIII.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° aprile 1879. I Boni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° luglio 1879 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.
Dal 1° luglio 1879 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque

Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
267	1331	1335	4965	24821	24825	10459	52291	52295
419	2091	2095	5017	25081	25085	10489	52441	52445
499	2491	2495	5078	25386	25390	10541	52701	52705
551	2751	2755	5139	25691	25695	10905	54521	54525
620	3096	3100	5427	27131	27135	10939	54691	54695
783	3911	3915	5436	27176	27180	10966	54826	54830
874	4366	4370	5538	27686	27690	11163	55811	55815
966	4826	4830	5576	27876	27880	11477	57381	57385
1125	5621	5625	5645	28221	28225	11526	57626	57630
1131	5651	5655	5808	29036	29040	11576	57876	57880
1209	6041	6045	6240	31196	31200	12208	61036	61040
1575	7871	7875	6330	31646	31650	12234	61166	61170
1592	7956	7960	6679	33391	33395	12343	61711	61715
1688	8436	8440	6847	34231	34235	12376	61876	61880
1796	8976	8980	6885	34421	34425	12439	62191	62195
1835	9171	9175	6889	34441	34445	12786	63926	63930
1863	9311	9315	6970	34846	34850	12841	64201	64205
2125	10621	10625	7053	35261	35265			
2160	10796	10800	7109	35541	35545			
2291	11451	11455	7227	36131	36135			
2616	13076	13080	7237	36181	36185			
2786	13926	13930	7319	36591	36595			
2827	14131	14135	7422	37106	37110			
2863	14311	14315	7585	37921	37925			
2869	14341	14345	7631	38151	38155			
2966	14826	14830	7907	39531	39535			
3012	15056	15060	7926	39626	39630			
3186	15926	15930	7955	39771	39775			
3212	16056	16060	7991	39951	39955			
3218	16086	16090	8439	42191	42195			
3220	16096	16100	8488	42436	42440			
3307	16531	16535	8617	43081	43085			
3424	17116	17120	8868	44336	44340			
3681	18401	18405	8898	44486	44490			
3978	19886	19890	8912	44556	44560			
4071	20351	20355	9167	45831	45835			
4093	20461	20465	9196	45976	45980			
4100	20496	20500	9284	46416	46420			
4231	21151	21155	9402	47006	47010			
4242	21206	21210	9646	48226	48230			
4245	21221	21225	9766	48826	48830			
4264	21316	21320	9886	49426	49430			
4307	21531	21535	10066	50326	50330			
4480	22396	22400	10144	50716	50720			
4555	22771	22775	10153	50761	50765			
4572	22856	22860	10238	51186	51190			
4613	23061	23065	10248	51236	51240			
4630	23146	23150	10311	51551	51555			
4639	23191	23195	10359	51791	51795			
4713	23561	23565	10375	51871	51875			

Titoli unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
65616	65620	87601	87605	109066	109070
66026	66030	87606	87610	110076	110080
66501	66505	88116	88120	110261	110265
66841	66845	88346	88350	110351	110355
67021	67025	88446	88450	110866	110870
67051	67055	89316	89320	111031	111035
67226	67230	90091	90095	111216	111220
67436	67440	90211	90215	111421	111425
67681	67685	91046	91050	111511	111515
67701	67705	92836	92840	113451	113455
67826	67830	94941	94945	113801	113805
68101	68105	95311	95315	115261	115265
68166	68170	95321	95325	115561	115565
68396	68400	95361	95365	115701	115705
68941	68945	95656	95660	116201	116205
70181	70185	95971	95975	116636	116640
71021	71025	96291	96295	116876	116880
71466	71470	96636	96640	117426	117430
71496	71500	97096	97100	117736	117740
71561	71565	97586	97590	118976	118980
71706	71710	98071	98075	119366	119370
71846	71850	99136	99140	120361	120365
72216	72220	99216	99220	120746	120750
72486	72490	99691	99695	120961	120965
74856	74860	99881	99885	122371	122375
75366	75370	99996	100000	122791	122795
75781	75785	100226	100230	122971	122975
76621	76625	100431	100435	123461	123465
76691	76695	100686	100690	123661	123665
76811	76815	100816	100820	123726	123730
77011	77015	101016	101020	123836	123840
77541	77545	101676	101680	124401	124405
78411	78415	102451	102455	124601	124605
78426	78430	102656	102660	125521	125525
79061	79065	102936	102940	125671	125675
79876	79880	104221	104225	125951	125955
80481	80485	104406	104410	126031	126035
80591	80595	104581	104585	127031	127035
82821	82825	104611	104615	127531	127535
83021	83025	104646	104650	127556	127560
83596	83600	104746	104750	127996	128000
83651	83655	105266	105270	128131	128135
83746	83750	105376	105380	128431	128435
83986	83990	105551	105555	128596	128600
84196	84200	105781	105785	128776	128780
84276	84280	106086	106090	129161	129165
85261	85265	106476	106480	130416	130420
85951	85955	107256	107260	130741	130745
87441	87445	108226	108230	130766	130770
87551	87555	108621	108625		

Firenze, 1° *aprile* 1879. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *al Marzo* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
Ponte sull'*Agragas*	» di Girgenti	18
Id. sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 3 ponti sul *Senorbi*, *Segario* ed *Arcidano*	» di Cagliari	43
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salsola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	10
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 2 ponti sull'*Ufente* e sullo *Schiazza*	» di Roma	34
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	39
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamento, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano*	» Picerno-Potenza	87
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Terremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi.	» Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	Ferr. Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione Lago-Como)	» Alta Italia	35
N. 7 nuove travate e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	594
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	151
N. 263 ponticelli e travature	per diversi	2003
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 801 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri 16,862

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoia del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422
Pensilina *Stazione di Reggio*	Ferrovie Calabro-Sicule	198

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 25,371

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 21,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. Monitore delle Strade Ferrate
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 16 Aprile 1879 N.° 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori e dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Alla vigilia della discussione del progetto di legge relative alla costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno, crediamo opportuno di riferire il testo della Nota diretta dal Ministro dei lavori pubblici alla Commissione esaminatrice, contenente le modificazioni da lui proposte al progetto medesimo.

Roma, addì 21 marzo 1879.

Onorevole Commissione per le nuove costruzioni ferroviarie

ROMA.

Sciogliendo la promessa fatta verbalmente quando ebbi l'onore d'intervenire nel seno della Commissione insieme al Presidente del Consiglio ed al Ministro delle finanze, e di concerto con quest'ultimo, rimetto a codesta Commissione lo Stato variato delle spese occorrenti per le opere da eseguirsi in virtù del progetto di legge presentato dall'onorevole mio predecessore, in continuazione ed a completamento del precedente stato di variazione del 7 gennaio ultimo scorso.

Come ebbi più volte occasione di dichiarare, alle somme contemplate nell'allegato 9 della Relazione Morana dovevansi aggiungere quelle relative al miglioramento ed ampliamento delle ferrovie dell'Alta Italia, nonchè le altre concernenti il completamento e consolidamento delle ferrovie Calabro-Sicule.

Senonchè parve che nei preventivi di tali spese si comprendessero quelle di riparazione e manutenzione, che però non potevano far parte della legge delle nuove costruzioni, la quale contempla solamente ciò che produce aumento al patrimonio dello Stato.

Sceverare queste spese le une dalle altre è stato lavoro nè breve, nè facile; ma essendosi ormai compiuto, adempio ad un dovere, dandone conoscenza alla onorevole Commissione.

Dagli allegati *A* e *B*, che si uniscono nella presente Nota, la Commissione rileverà che per l'Alta Italia la spesa complessiva si elevava a L. 106,500,000, la quale per L. 82,000,000 si attribuisce ad aumento di capitale, e per 24,500,000 lire a spese di manutenzione.

Per le Calabro-Sicule, la spesa complessiva di L. 30,000,000 si ripartisce per L. 21,000,000 in aumento del capitale, e per L. 9,000,000 alle spese di manutenzione. Ciò posto, quanto all'Alta Italia, fatta deduzione delle somme già inscritte nel bilancio del 1879, delle anzidette L. 82,000,000 destinate ad accrescere il patrimonio dello Stato, rimane una somma di L. 76,100,000, da ripartirsi in quattordici anni, cioè pel primo novennio in ragione di L. 5,400,000 lire per ogni anno, e pei cinque anni successivi in ragione di L. 5,600,000. E quanto alle Calabro-Sicule, fatta la stessa deduzione delle somme inscritte nello stesso bilancio 1879, ciò che rimane dei 21,000,000 di aumento di capitale, ripartito in nove anni dal 1880 in poi, si ha una somma annuale di L. 2,100,000.

La Commissione rileverà che si provvederà, coi mezzi ordinarii del bilancio, alle spese di straordinaria manutenzione fino alla concorrenza di 21,400,000 lire per l'Alta Italia, e di L. 9,100,000 per le Calabro-Sicule, le quali verranno ripartite, le prime in quattordici anni, ed in nove le seconde.

Compresi gli stanziamenti autorizzati pel corrente esercizio 1879, si avranno adunque da provvedere complessivamente, con la emissione di un titolo speciale, le seguenti somme:

a) Per le ferrovie in esercizio dell'Alta Italia L. 85,100,000
b) Id. id. delle Calabro-Sicule » 21,900,000

Totale L. 107,000,000

A questa somma parve prudenziale che si dovesse aggiungerne altra per spese addizionali di . L. 63,000,000

cioè:

1° da imputarsi alle spese che occorreranno sulle linee già autorizzate . . . . . . L. 13,000,000
2° da imputarsi alle spese per nuove linee a costruirsi . . . . » 50,000,000

Totale come sopra L. 63,000,000

Per cui riassumendo (come all'allegato Promemoria), la somma totale occorrente per nuove costruzioni e per spese su linee già autorizzate ed in esercizio sarebbe di . . . . L. 1,080,000,000

Nella stessa occasione dell'intervento mio e dei miei onorevoli colleghi, il Presidente del Consiglio ed il Ministro delle finanze, presso cotesta onorevole Commissione, si ebbe a rilevare che per le nuove aggiunzioni di spese conveniva, o far rimanere l'assegno annuale di 50,000,000, prorogando il termine entro il quale le costruzioni dovevano compiersi; o mantenere lo stesso termine, aumentando il detto assegno.

Dopo matura rifessione, si è accettato quest'ultimo concetto; imperocchè il termine innanzi stabilito di quindici anni era già stato esteso ad anni diciotto, ed anche perchè coi 50,000,000 dovendosi provvedere ad una maggiore quantità di spese, sarebbe stata troppo esigua la somma da assegnarsi alle nuove costruzioni, durante il periodo degl'impegni che già si hanno per le ferrovie in costruzione ed in esercizio.

Ripartita in diciotto annualità la predetta complessiva spesa di 1,080,000,000 di lire, darebbe una quota annua di L. 60,000,000.

Però, onde non assottigliare di troppo la somma disponibile nel corrente esercizio 1879 per le nuove costruzioni, sembrerebbe opportuno di elevare la quota di quest'anno a L. 68,000,000, riducendo a 52,000,000 quella dell'ultimo o diciottesimo esercizio.

Io prego dunque la onorevole Commissione che, tenendo conto degli allegati nei quali si chiariscono le cose anzidette, voglia consentire alle modificazioni che si propongono agli articoli 24 e 25 del progetto di legge della Commissione.

Il ministro R. MEZZANOTTE.

Promemoria delle modificazioni da introdursi al Suballegato n. 1 delle variazioni allo Stato di 1ª previsione 1879.

Pelle modificazioni da introdursi nel Suballegato anzidetto, il quale corrisponde all'allegato IX della Relazione Morana sul progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, occorre di considerare che la complessiva somma alla quale bisognerà provvedere con titolo speciale per le spese a farsi, tanto su linee già autorizzate ed in esercizio, quanto per le nuove linee, dovrà elevarsi a . . . . L. 1,080,000,000

ripartitamente come segue:

I. Preventivo risultante dal documento n. 2 allegato alla Relazione suddetta (pagine 86 e 87) in data 3 novembre 1878 . . . . L. 900,000,000

II. Aumento alla somma degli impegni già presi per linee in costruzione, di cui all'allegato IX della predetta Relazione . . . » 10,000,000

III. Spese occorrenti sulle ferrovie in esercizio:

a) Dell'Alta Italia:

Per l'anno 1879	L. 8,500,000	85,100,000	
Per i 14 anni successivi . .	» 76,600,000		

b) Calabro-Sicule:

Per l'anno 1879	L. 3,000,000	21,900,000	
Per 9 anni successivi	» 18,900,000		
Totale complessivo	L. 107,000,000		107,000,000

IV. Maggiori spese addizionali:

Sulle linee già autorizzate	L. 13,000,000	63,000,000
Sulle nuove linee . . .	» 50,000,000	
	Totale generale L.	1,080,000,000

Questa somma, ripartita in 18 annualità eguali, darebbe una quota annua di L. 60,000,000.

Avuto riguardo però alle spese già impegnate pel 1879, ed affinchè rimanga un sufficiente margine nell'anno stesso per le spese di costruzione di nuove linee, il riparto della suddetta spesa di L 1,080,000,000 potrebbe essere il seguente:

1879	L. 68,000,000	68,000,000
1880 / 1895 anni 16 × . . .	» 60,000,000	960,000,000
1896	» 52,000,000	52,000,000
	Totale L.	1,080,000,000

Relativamente alle spese a farsi sulle ferrovie in esercizio, di cui al n. III, rilevanti cioè:

Per l'Alta Italia complessivamente a . . L. 85,100,000
Per le Calabro-Sicule . . . . » 21,900,000
Totale L. 107,000,000

occorrerà di fare le seguenti brevi osservazioni:

Ferrovie dell'Alta Italia.

Dai due prospetti inseriti in fine della Nota (allegato *A*) risulta che l'importo complessivo della spesa occorrente su queste ferrovie in . . . . L. 106,500,000

dovrebbe essere ripartito come infra:

Per lavori e provviste in aumento di capitale L. 82,000,000
Id. id. a conservazione del capitale . . . . » 24,500,000
Totale come sopra L. 106,500,000

Siccome però, in conto di questa complessiva somma, quella già ammessa a provvedersi con rendita pel 1879 è di . . . . » 8,500,000

rimarrà in conseguenza a provvedersi per l'anno 1880 e successivi la somma di . . . . . L. 98,000,000

Di questa somma, la parte da attribuirsi alle spese straordinarie da farsi in aumento del capitale, dovrebbe essere espressa da

$$\frac{\text{L. } 82,500,000 \times \text{L. } 98,000,000}{\text{L. } 106,500,000}$$

In cifra tonda però, e per facilità di riparto, nei 14 anni successivi al 1879 noi riterremo la somma di L. 76,600,000
restando a provvedersi alle spese straordinarie coi mezzi ordinarii del bilancio la somma di » 21,400,000
Totale come sopra L. 98,000,000

La somma di L. 76,600,000 in conto capitale, da spendersi nei 14 anni successivi al 1879, potrebbe essere ripartita come segue:

Novennio 1880-1888 L. 5,400,000 × 9 = L. 48,600,000
Quinquennio 1889-1893 » 5,600,000 × 5 = » 28,000,000
Totale L. 76,600,000
Aggiungendo la somma stanziata pel 1879 in » 8,500,000
Ritorna il totale di L. 85,100,000

Alla spesa suddetta, alla quale si deve provvedere con mezzi straordinarii, aggiungendovi quella a cui si potrà provvedere con i mezzi ordinarii del bilancio in . . . . » 21,400,000

si avrà il totale complessivo delle spese presunte per le ferrovie dell'Alta Italia e di cui nella Nota (allegato *A*) . . . . » 106,500,000

Ferrovie Calabro-Sicule.

Dai due prospetti posti in fine della Nota (allegato *B*) si rileva il complessivo ammontare dei lavori e provviste a completamento, ampliamento e cousolidamento di queste ferrovie in . . . . L. 30,000,000

E questa somma si divide:

a) in spese che vanno ad aumento del capitale	L. 21,000,000	30,000,000
b) in spese che vanno a conservazione del capitale	» 9,000,000	

Potendo essere ripartite in dieci annualità, occorrerà per ogni anno la somma di . . L. 3,000,000

Ripartendo la quota annua di L. 3,000,000 nella stessa proporzione in cui è stata ripartita la spesa totale, si avrà:

In aumento capitale . . . . L.	2,100,000
A conservazione del capitale . . . . . »	900,000
Totale L.	3,000,000
E siccome pel 1879 è già stata a provvedersi con emissione di rendita l'intera quota di . . . . L.	3,000,000
rimarrà a provvedersi con mezzi straordinarii per il novennio successivo, in ragione di L. 2,100,000 ogni anno, la somma di L. 2,100,000 × 9 = L.	18,900,000
Totale nel decennio, compreso il 1879, L.	21,900,000
rimanendo così a provvedersi coi mezzi ordinarii del bilancio alla somma di 9 × 900,000 = »	8,100,000
D'onde il totale preventivato per le Calabro-Sicule, di cui nella Nota (allegato *B*) . . . L.	30,000,000

L'INCHIESTA FERROVIARIA A MILANO

Il 10 corr., come fu già annunciato, in una delle sale del palazzo Litta, aveva luogo la prima seduta della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, presieduta dal senatore Francesco Brioschi.

Dei membri della Commissione erano presenti, oltre il presidente, gli on. Genala, Ranco, Nervo, ed i senatori Cadorna, Bembo, Verga e Torelli e l'ispettore comm. Biglia.

Nella impossibilità di riferire integralmente le deposizioni degl'interrogati, dobbiamo restringerci a riferirne un sunto, riservandoci di completare il resoconto, in quanto occorra, sulla base dei verbali ufficiali della Commissione.

Il *Presidente* interroga, pel primo, il comm. *Vitali,* membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, sul paragrafo 15 (Capit. II) del Questionario: « Direzione generale e Direzione d'esercizio: se rispondano o no al loro scopo ».

L'interpellato si diffonde in spiegazioni sull'ordinamento dell'Amministrazione cui appartiene. Fa osservazioni minute sul modo in cui sono distribuiti ed organizzati i varii Servizii.

Risponde poscia in merito al paragrafo 33: « Con quali norme si fanno dalle Società gli acquisti del materiale fisso e mobile e delle materie di consumo ».

Dice come l'Amministrazione faccia queste operazioni, e della necessità in cui essa è di ricorrere all'estero per certe forniture.

Per le rotaie e pel carbone, è assolutamente impossibile emanciparsi dall'estero. Il materiale mobile viene acquistato parte fuori e parte in paese; l'olio è tutto acquistato in Italia.

Al paragrafo 45: « Qual'è il materiale fisso e mobile che si fabbrica in Italia? Quali sono le Officine di costruzione e di grande e piccola riparazione del materiale? Possono sostenere la concorrenza estera? Che dovrebbero fare per vincerla? È possibile vincerla vantaggiosamente? » — risponde così:

Il materiale mobile viene somministrato in parte da varii Stabilimenti paesani. Pietrarsa fornisce locomotive, Grondona ed altri fabbricano eccellenti vetture e carri da trasporto.

Per alcun tipo di ferramenta grossa, bisogna ricorrere all'estero; altri sono dati dalle nostre Officine; spera però che potremo fra non molto fare senza dei fornitori esteri.

Tocca all'industria paesana fare quanto può per vedere di vincere la concorrenza forestiera.

Aggiunge che i prezzi dei vagoni fabbricati sono eguali ed anche inferiori a quelli esteri, e che i vagoni nulla lasciano a desiderare per la bontà della costruzione.

Interrogato dall'on. Nervo, se crede che, dal punto di vista dell'economia, sia preferibile far fabbricare una certa parte del materiale, come si pratica, dalle Officine dell'Amministrazione, anzichè dai privati, — risponde che è massima la convenienza della costruzione in officine di particolari, ma che il personale, che proviene dall'Amministrazione delle F. A. I., è così eccellente e funziona tanto bene, da produrre la concorrenza cogli industriali privati.

All'art. 47: « Quali combustibili si adoperano sulle varie reti? In quale misura si adopera il combustibile nazionale, e con quale risultato? Quanto ha speso annualmente ciascuna Società per le varie specie di combustibile »; —

Si sono fatti parecchi tentativi per introdurre l'uso della lignite. Ma questa costa troppo relativamente, e danneggia le caldaie, più che non faceva il carbon fossile, contenendo essa in più larga proporzione lo zolfo.

Il combustibile d'uso più generale è dunque il carbone Cardiff. L'Amministrazione non manca però di fare degli esperimenti per consumare la lignite. Essendosi nel Veneto trovata una buona qualità di questo combustibile, se ne acquistarono 3000 tonnellate per fare degli esperimenti su larga scala. L'Amministrazione sarebbe lieta di poter favorire, coi suoi interessi, quelli generali del paese, e perciò non risparmierà studio e lavoro per raggiungere il meglio che si potrà.

Il paragrafo 48 (Capo IV) suona così:

« Quante sono le categorie dei treni? Quali denominazioni hanno? A quale velocità corrisponde ogni categoria? Fra quali limiti varia oggi la velocità di piena corsa di ciascuna categoria di treni? Fra quali limiti varia la velocità effettiva di ciascuna categoria di treni? Non si potrebbe aumentare la velocità effettiva, sia aumentando la velocità di piena corsa, sia sopprimendo od abbreviando una parte del tempo destinato al servizio? »

Risponde esponendo le denominazioni delle quattro categorie. I treni *diretti* hanno una velocità da 52 a 53, gli *omnibus* da 35 a 40, i *misti* da 26 a 30, gli *ordinarii* da 20 a 25 chilometri per ora.

La velocità dei treni diretti ha quasi raggiunto il *massimo* permesso.

Rispondendo sull'ultimo capo, espone quanto sia delicata e complessa la questione. È difficile sopprimere certe fermate. Espone gli studii fatti sulle linee Milano-Roma, Firenze-Roma.

Il tema del paragrafo 50: « Quali misure si sono adottate per garantire i viaggiatori nelle vetture contro i reati e gli accidenti ferroviarii? Quali misure per prevenire i danneggiamenti ed i furti delle merci? » — è molto vasto.

Fra le misure, enumera la buona manutenzione degli armamenti, la sorveglianza per parte del personale viaggiante; tratta dei varii metodi per tutelare la sicurezza nei vagoni in uso all'estero, ma nessuno finora ha dato risultati serii.

L'Amministrazione ne propone parecchi, e sta studiando per applicare quelli che troverà più convenienti.

Per prevenire i furti delle merci, si è di un estremo rigore col basso personale, il quale spesso paga il fio delle malvagie azioni altrui.

Il comm. Vitali dà — dietro invito dell'on. Nervo — degli schiarimenti sulle norme per la composizione dei treni, che ha molto influenza sulle spese di esercizio, ed aggiunge nuove notizie a quelle già date sulle precauzioni prese dall'Amministrazione per tutelare dai ladri o manomettitori le merci in viaggio. Crede che siano esagerate le voci che corrono sull'ammontare del valore dei furti. Nota come l'Amministrazione delle ferrovie paghi ogni anno, per indennizzi e compensi, somme enormi.

Al paragrafo 53: « Influenza del cambiamento di rete sul trasporto delle merci. Le merci sono sempre spedite per la linea, che richiede minor tempo e minore spesa? », lo stesso oratore dichiara che il Commercio, grazie ai servizii cumulativi, non risente ormai più le conseguenze del trapasso da una linea all'altra. Una volta, in qualche caso, accadeva che le merci non percorrevano la via più breve per arrivare a destinazione, ma ciò non era a carico del Commercio.

Si diffonde a descrivere « l'influenza che ebbe la linea Vicenza-Treviso sui trasporti delle merci e dei viaggiatori fra le Stazioni poste al di là e al di qua di Vicenza e di Treviso, e dell'influenza delle altre linee analoghe sui trasporti fra le Stazioni poste al di qua ed al di là dei punti estremi delle linee stesse ». (55).

Parag. 56: « Se sia ben ordinato il servizio cumulativo

tra le varie Società italiane ferroviarie e di navigazione, nonchè fra esse e le Società ferroviarie straniere. Se convenga di ammettere le ferrovie secondarie e quelle a sezione ridotta in servizio cumulativo con le reti principali ». Crede che il servizio cumulativo in complesso sia bene organizzato. L'Amministrazione delle ferrovie però continua a fare degli studii per migliorarlo.

L'oratore è contrario alla costruzione delle ferrovie a sezioni ridotte, perchè esse non si prestano al servizio cumulativo.

Si riserva, per l'Amministrazione, di rispondere in iscritto ai quesiti 57, 58 e 59, i quali importano l'esposizione di molti dati statistici. Ecco il testo di tali quesiti:

57. « Sulla natura e importanza dei trasporti delle merci fra le provincie del Nord e del Sud d'Italia, nonchè fra i principali luoghi di produzione e di consumo e i diversi porti principali ».

58. « Da quali provincie partono le merci, che in maggror copia si esportano? A quali provincie mettono capo quelle merci, che in maggior copia si importano? ».

59. « Quali sono le principali linee di transito del commercio internazionale? »

L'on. Nervo raccomanda al comm. Vitali di fare il possibile perchè nella Memoria statistica, che l'Amministrazione stenderà su questi quesiti, si metta in evidenza il movimento del traffico per ciascuna classe di merce.

L'interrogato passa a rispondere sul paragrafo 72 dell'interrogatorio: « Quali sono le principali ragioni delle differenze che esistono sull'importare delle spese di esercizio tra le diverse reti italiane? Quale influenza vi hanno le pendenze, la velocità, le condizioni delle strade, l'importanza del traffico, il prezzo della mano d'opera, la direzione del traffico? »

Rileva come, teoricamente, al quesito posto in questo paragrafo sia risposto dalla seconda parte del quesito stesso. Le spese sono minori dove si può avere il carbone a miglior mercato, e dove non vi sono passaggi alpini da percorrere.

Una risposta motivata a questo complesso quesito non si può fare che al tavolino.

Quesito 73: « Quale influenza ha in generale l'ampiezza e la lunghezza della rete sulle spese d'esercizio? ».

L'interrogato crede che nelle grandi Amministrazioni si possa fare maggiore economia che non in quelle piccole.

« Per diminuire la spesa di esercizio, senza peggiorare il servizio, nè il commercio » (art. 74), l'interrogato crede che bisogna fare uno studio su ogni singola Amministrazione. Discorre a lungo dell'influenza dei Capitolati e della proporzione dei treni che percorrono le varie linee. Gli uni e gli altri funzionano in modo da non peggiorare in nessuna guisa il servizio.

Trattando il quesito 76: « Con quali criterii distingue la Società, fra le spese di manutenzione e di riparazioni delle linee, quelle che essa compenetra nelle spese di esercizio dalle altre che porta in conto capitale? », — il comm. Vitali parla a lungo dei criterii dell'Amministrazione, la quale per riassumere, mette in conto esercizio tutto ciò che non aumenta il capitale.

Art. 108: « Quali furono l'ordinamento, l'importanza, i risultati delle ferrovie piemontesi esercitate dallo Stato? » Il comm. Vitali crede che le ferrovie piemontesi siano state benissimo amministrate, e che funzionarono eccellentemente, come lo dimostrò il buon servizio fatto durante la campagna del 1859. Osserva come il compianto Bona, che fu per tanti anni l'anima di quell'Amministrazione, avesse il più largo ed efficace appoggio per parte del Governo.

« Le innovazioni che si sono fatte nell'esercizio delle ferrovie Alta Italia dal 1° luglio 1878 » (parag. 109) sono poche, perchè l'Amministrazione vuole procedere colla massima prudenza, e solo dopo maturi studii, alle modificazioni che si possono applicare.

Continuando a discorrere su questo paragrafo e sul seguente 110: « Quale differenza corre fra le attribuzioni e la responsabilita del Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia e quelle dei Consigli di amministrazione delle altre Società », — l'interrogato ricorda la legge ed i regolamenti che determinano le attribuzioni e la responsabilità del Consiglio.

Nota come l'Amministrazione precedente soffrisse per le continue dipendenze da Parigi e da Vienna; come l'anima dell'Amministrazione allora fosse il Direttore generale; e rileva la maggiore attività del Consiglio attuale.

Il *Presidente* ringrazia il comm. Vitali degli schiarimenti dati, e prega il cav. *Luigi Maccia*, presidente della Camera di commercio, di presentarsi pel suo interrogatorio.

Il cav. *Maccia* accenna a quello che la Camera ha fatto per rispondere al Questionario. Delle risposte avute dai diversi commercianti ed industriali s'è già fatto lo spoglio, sicchè quanto prima la Camera potrà presentare la relativa Relazione alla Commissione d'inchiesta. Aggiunge che le sue osservazioni particolari si troveranno nella Relazione; però insiste sui lamenti per le sottrazioni, sulla difficoltà di verificarle sul luogo, e crede quindi provvido l'agio di due giorni lasciato dal nuovo Codice di commercio per la verifica. Crede le tariffe ferroviarie per le merci troppo complicate; accenna ai lamenti dei fabbricatori di carrozze per il prezzo troppo elevato del trasporto dei loro prodotti; ed a lamenti non meno gravi per il trasporto dei carboni.

È poi interrogato il cav. *Francesco Gondrand*, spedizioniere. — Egli vorrebbe che si organizzasse un apposito servizio commerciale; insiste particolarmente sugli indennizzi per la perdita della merce, sugli incagli per avere quelli che si riescono ad ottenere. Entra in molti particolari circa alle avarie, e cita dei casi speciali. Vorrebbe che le Agenzie stabilite in città della Società della ferrovia fossero eguagliate agli altri spedizionieri; trova ingiusto che l'Agenzia della ferrovia rifiuti allo spedizioniere ciò che accorda ai singoli privati. Vorrebbe una tariffa ridotta per le merci provenienti dalla Germania e dalla Svizzera. Dice le tasse di carico e scarico troppo gravi: occorre siano diminuite. Crede che il trasporto delle derrate alimentari possa duplicare, e che perciò gioverebbe diminuire le relative tariffe; vorrebbe meglio curato il trasporto a piccole distanze, e vorrebbe una tariffa unica per tutte le reti.

È introdotto il cav. *Grondona*, fabbricatore di carrozze. — Egli si richiama a ciò che il sig. Vitali ha detto circa alla possibilità di costruire carri e carrozze in paese; ma era difficile aver lavoro quando le ferrovie erano nelle mani di Società estere. Osserva, quanto alle ferramenta grosse, che non si fanno in paese greggie, ma si lavorano; si fanno però le altre ferramenta minori. Le tariffe le dice migliorate; non vorrebbe però la concorrenza dei fabbricatori esteri. Alla domanda se, dopo il 1° luglio 1878, ha avuto lavoro dalla Amministrazione dell'Alta Italia, risponde che non ne ha avuto, perchè questa non ne ha dato a nessuno. Accenna ai lavori fatti per la Società delle Romane, per la Società veneta, per le linee di tramways. Crede che la sua industria abbia progredito, ma che avrebbe progredito di più, senza gli sbalzi e le interruzioni di lavoro. Insiste di nuovo per la esclusione della concorrenza estera.

La seduta è levata. (*Continua*)

VAGONI REFRIGERANTI

Diamo il testo dell'annunciato progetto di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze, alla Camera dei deputati nella tornata del 1° corr., per la facoltà di esperimentare sulle strade ferrate, sotto speciali condizioni, il trasporto di sostanze alimentari e vegetali con vagoni così detti *refrigeranti*.

Signori! — Da più anni trovasi avviato con soddisfacenti risultati un traffico di esportazione di molti prodotti del nostro suolo, a cura specialmente della ditta Cirio di Torino, la quale intraprese per la prima siffatto commercio, ed ha potuto man mano svilupparlo maggiormente in grazia di perseveranti sforzi, onde smaltire all'estero i prodotti stessi, giovandosi perciò di opportune facilitazioni, adottate per siffatti trasporti dalle Amministrazioni delle

ferrovie Romane, delle strade ferrate dell'Alta Italia e delle ferrovie estere.

Ma tali agevolezze, limitate sul territorio italiano alle reti dell'Alta Italia e delle Romane, non potevano influire ad estendere i benefizii del nuovo commercio alle provincie del Regno del versante adriatico ed a quelle della Calabria, dalle quali erasi da attenderne un notevolissimo incremento per la feracità del suolo e per l'abbondanza di speciali prodotti, superiore di molto al consumo locale. Epperò la ditta Cirio si fece a domandare che sulle ferrovie Meridionali e Calabresi fossero concesse pei suddetti trasporti le stesse facilitazioni, già applicate sulle linee dell'Alta Italia e sulle ferrovie Romane.

Il Governo accolse con premura siffatte istanze per la parte che concerneva la rete calabrese, sulla quale ha pienamente libera l'applicazione delle tariffe, lieto del vantaggio che con ciò si veniva ad arrecare all'industria agricola di quelle provincie; ed avrebbe del pari assai gradito che lo stesso si fosse fatto anche dalla Società delle ferrovie Meridionali per la propria rete; imperocchè qualunque ribasso di prezzo pei trasporti sulle linee calabresi restava di ben poco valore per agevolare l'esportazione delle merci in discorso, se esse poi nel lungo percorso da Taranto a Bologna non venivano pure a fruire di una tariffa parimenti vantaggiosa.

Senonchè la Società delle ferrovie Meridionali avendo aderito ad applicare per le sue linee ai suindicati trasporti un prezzo che, quantunque favorevole, veniva però sempre a risultare quasi doppio di quello concesso sulle reti delle ferrovie Romane, Calabresi e dell'Alta Italia, la combinazione proposta non ebbe effetto.

Nè le difficoltà opposte dalla Società delle ferrovie Meridionali a consentire per la propria rete facilitazioni pari a quelle già applicate sulle altre due, delle Romane e dell'Alta Italia, nonchè ammesse dal Governo per le linee Calabresi, devono riuscire di meraviglia, ove si consideri che la Società stessa ha raggiunto nei prodotti della sua rete il limite fissato dall'art. 17 della Convenzione 28 novembre 1864, approvata con la legge 14 maggio 1865, oltre il quale ogni maggiore prodotto lordo va interamente in deduzione della garanzia chilometrica; sicchè, mentre lo Stato risparmia sulla garanzia una somma eguale all'ottenuto maggiore prodotto, la Società da sua parte subisce una perdita eguale alla spesa, che necessariamente occorre per ottenere quella maggiore somma di prodotto lordo.

Perduta pertanto la speranza di un maggiore ribasso di tariffa sulla rete meridionale, stante la suesposta condizione in cui versano gl'interessi di quella Società rispetto all'incremento dei prodotti, la ditta Cirio ha mutato i termini della sua domanda, proponendo alla Società di concederle il desiderato ribasso, limitatamente ai trasporti delle derrate che si facciano con appositi carri forniti dalla stessa Ditta; esonerando così la Società dalle spese inerenti al consumo e mantenimento dei carri con cui verrebbero eseguiti i trasporti.

Tali carri sarebbero poi di un particolare sistema di recente invenzione, con ventilatoio e serbatoio di ghiaccio, da cui prendono il nome di *carri refrigeranti*, e disposti espressamente per trasportare quelle merci che facilmente deperiscono per l'azione del calore.

Ma anche questa proposta non potè avere seguito, perchè con essa la Società delle ferrovie Meridionali avrebbe pur sempre a suo carico esclusivo una somma di spesa viva per eseguire i trasporti, mentre all'Erario andrebbe tutto il prodotto dei trasporti medesimi.

In tali condizioni di cose, non sembrando per ora il caso di addivenire con la Società delle strade ferrate Meridionali a radicali modificazioni dei patti della concessione, e pur volendo trovar modo di promuovere il ramo d'industria agricola di cui si è fin qui parlato, mediante una facilitazione dei relativi trasporti in ferrovia, onde se ne renda possibile la esportazione all'estero, appare evidente come l'unico mezzo sia quello di accordare alla Società, per questi speciali trasporti ed in via di esperimento, il rimborso della spesa viva. Per tal modo, e per gli effetti della garanzia, i relativi prodotti sarebbero considerati fra quelli così detti *fuori traffico*.

Questa concessione uscendo però dai limiti delle facoltà del potere esecutivo, inquantochè tutti i proventi che derivano alla Società dai trasporti ferroviarii debbono concorrere a costituire il prodotto lordo complessivo, sul quale è dalla legge di concessione accordata la garanzia chilometrica, hanno perciò i riferenti creduto di doverne fare oggetto di apposito progetto di legge da sottoporsi all'approvazione del Parlamento.

Ed è appunto col progetto di legge che qui unito abbiamo l'onore di presentare, che sarebbe fatta facoltà al Governo di autorizzare, *in via di esperimento*, speciali facilitazioni pei sovraccennati trasporti in ferrovia e di ammettere pelle ferrovie Meridionali la base del rimborso alla Società esercente delle spese vive da essa perciò incontrate; facoltà questa che non potrebbe essere esercitata, ove non venga derogato, come si chiede, al disposto dell'art. 17 della Convenzione vigente colla Società delle strade ferrate Meridionali.

In questo progetto di legge fu inserita la clausola, che debbano essere sottoposti all'approvazione governativa i contratti che la Società delle Meridionali stipulerà per siffatti trasporti: approvazione che torna necessaria, tanto nello interesse dell'Erario, quanto per tutelare la perfetta parità di trattamento per tutti gli imprenditori di simili trasporti, al modo stesso che il Governo ha fino ad ora praticato nello ammettere le facilitazioni già ottenute dal Cirio.

Considerato che, col facilitare il commercio di esportazione dei nostri prodotti agricoli che più specialmente sono ricercati all'estero, sorgerà un forte eccitamento ad accrescerne la coltivazione, segnatamente nelle feraci terre del Mezzogiorno, con evidente vantaggio di quelle contrade e dello Stato, i riferenti confidano che vorrete, o signori, accordare il vostro suffragio al progetto che abbiamo l'onore di sottoporre alle vostre deliberazioni.

Progetto di legge.

Art. 1. Il Governo del Re ha facoltà di fare esperimentare, sotto speciali condizioni, sulle strade ferrate i vagoni detti *refrigeranti* per sostanze alimentari e vegetali, le quali per la loro conservazione richiedano questo speciale mezzo di trasporto.

Il Governo determinerà la durata dell'esperimento e la qualità delle merci alle quali si applica.

Art. 2. Le Convenzioni speciali stipulate, per la esecuzione di questo trasporto, dalle strade ferrate Meridionali con la norma del rimborso delle relative spese, dovranno essere approvate dal Governo, il quale pei suddetti trasporti è autorizzato a derogare all'art. 17 della Convenzione 28 novembre 1864, approvata colla legge 14 maggio 1865.

Nostre Corrispondenze

LA FONDIARIA

(Nuova Società di assicurazioni).

Roma, 8 aprile (*ritardata*).

Ho inteso rammaricare assai volte, sia da chi mi conosceva perfettamente parte interessata, sia da chi ignorava la natura dei miei rapporti con voi, rammaricare che il *Monitore*, dando sempre, con istudio ed amore, largo e completo sviluppo alla materia *delle strade ferrate*, trascurasse la trattazione *degli interessi materiali*, seconda parte del programma scritto sulla propria bandiera, quasi più importante della prima, perchè abbraccia interamente il generale benessere. E francamente, se mi sono affrettato a dimostrare infondata la critica citando la vostra rubrica *Notizie diverse*, nella quale compendiate settimanalmente tutte le notizie relative ad ogni sorta di interessi materiali, dovetti pure convenire tra me e me di non sentirmi senza peccato a questo riguardo. Intendo quindi approfittare della Pasqua, facendo non solo confessione, ma *ipso facto* ammenda del mio passato, col de-

dicare l'intera mia corrispondenza alla nuova Società di assicurazioni « *La Fondiaria* », che sembra venuta al mondo predestinata ad offrire la prova della verità della promessa evangelica, che i primi saranno gli ultimi e gli ultimi saranno i primi, giudicando dalla ragguardevolezza dei nomi dei fondatori e del capitale di fondazione, stabilito in quaranta milioni. La cui misura si è già cercato di insinuare a destra ed a sinistra essere enormemente soverchia, e doversi quindi il pubblico mettere bene in guardia, perchè certamente *latet anguis in herba.* Venne anzi zelantemente diffusa la notizia da parecchi corrispondenti di giornali di provincia, che lo stesso Ministero di agricoltura, contro l'approvazione degli statuti della *Fondiaria*, obbiettasse sul serio questo eccesso del capitale sociale. Dal canto mio, non seppi mai prestar fede a siffatta diceria, perchè ciò avrebbe per me costituito una intromissione governativa del tutto indebita, oltre che marchianamente erronea (*). Ma, per giunta, avrei dovuto sospettare che il Ministero di industria e commercio, o giudicasse un negozio medesimo con due pesi diversi, o addirittura non sapesse leggere la propria scrittura; perchè ho sullo scrittoio, fra i libri alla mano, una pubblicazione ufficiale proprio proprio del Ministero di agricoltura, dove, fra le Società di assicurazioni nazionali ed estere esistenti nel regno, figurano la *Royal Insurance Company* e la *North British and Mercantile Insurance Company*, con sede a Genova e con un capitale di fondazione di cinquanta milioni ciascuna.

Del resto, chi non lo sa oramai? Le assicurazioni sono vere operazioni di credito, poichè riposano tutte ed interamente sulla fiducia degli assicurati verso gli assicuratori; onde, avverte a ragione un chiaro ecenomista italiano, che il primo elemento d'ordine e di regolarità in questo ramo di commercio è la formazione di vere, legali e *possenti* Società per intraprenderlo. Soltanto grandi Compagnie possono assumere la totale e complessiva assicurazione d'un valore di uno o anche più milioni sopra uno splendido palazzo, una vasta manifattura, un importante Stabilimento industriale. La cospicuità appunto dei loro capitali, la moltiplicità dei contratti che stipulano, e quindi il numero considerevole dei premii che incassano, le rendono atte a sostenere una grave perdita, senza sentire menomamente scossa la propria esistenza.

Possono forse operare in tal guisa le Compagnie che posseggono un capitale relativamente esiguo? Ne derivano le assicurazioni in partecipazione, i *tocchi*, come si chiamano in linguaggio tecnico; e in questo modo, nel caso di un sinistro, l'assicurato si trova in presenza di forse dieci assicuratori, coi quali avrà un bel da fare e da dire prima di mettersi d'accordo intorno alla liquidazione dei danni, quando non gli sarà avvenuto di peggio, di trovare cioè fallita, o quasi, una delle dieci Compagnie, perdendo così senz'altro una parte del valore assicurato.

Onde, sembra a me che, piuttosto di sorprendersi e malignare oggi perchè i nostri uomini d'affari, i più reputati per fortunata esperienza e per solidità di mezzi, abbiano rivolto la loro attenzione sulla industria delle assicurazioni, ci sarebbe assai più ragionevolmente a fare le meraviglie che non vi abbiano pensato molto tempo prima. Di fatti, quest'industria, i cui benefizii sono molto più costanti degli stessi guadagni di chi coltiva la terra e di gran lunga superiori, è abbastanza antica di nome in Italia, ma rappresenta, per dir così, l'antichità di una foresta vergine.

La Compagnia di assicurazioni di Milano, la più antica fra le tre nazionali a premio fisso, assicura all'incirca un miliardo e trecento milioni di valori; *la Compagnia anonima di Torino* non assicura che un miliardo in cifre tonde; e la *Nazione*, la quale, com'è noto, vive della vita di chi doman morrà, non ha più d'un trecento milioni di valori assicurati in portafoglio.

(*) Vedi alla rubrica *Notizie diverse,* tra le *Società industriali,* ecc. LA REDAZIONE.

Fra le mutue, sempre nostrane, la sola *Società Reale di Torino* ha un discreto peso nella bilancia, calcolandosi ascendere ad un miliardo ed ottocento milioni le sue assicuranze. Non s'arriva quindi ai cinque miliardi, volendo pure gonfiare e gonfiare il complesso delle operazioni delle Compagnie attuali italiane.

Manca la parte di lavoro delle Compagnie straniere, che si presume a tutt'oggi presso a poco di pari entità al testè accennatovi, invadente però a nostro danno ed a nostra vergogna.

Or bene, dacchè le assicurazioni si possono estendere, da un lato sopra una grande parte dei valori immobiliari, e dall'altro sopra tutti i valori mobiliari, arredi, bestiami, raccolti, e generalmente tutte le cose che possono venire deteriorate dal fuoco, ne viene naturale la domanda: quale è la somma reale dei capitali italiani assicurabili? Sfortunatamente, noi meno che tutti possediamo statistiche che ci informino, con una certa esattezza, intorno all'importanza della nostra ricchezza fondiaria; e non parliamo della ricchezza mobiliare, anche molto più ignorata.

Nullameno volli raccogliere alcune cifre, che hanno certamente interesse, ed offrono non ispregevoli criterii di giudizio, cifre attinte a pubblicazioni di statistica ufficiale.

La proprietà rustica italiana è valutata in 29,553 milioni, quella dei fabbricati in 8,800 milioni; cosicchè salirebbe a 40 miliardi circa il valore della nostra proprietà rustica ed urbana. Estimazione questa di certo oscillante fra varie congetture, perchè ci manca, pur troppo, la base di un catasto geometrico uniforme per tutto lo Stato.

Abbiamo 5,114,526 case, secondo l'ultimo censimento della popolazione; e secondo l'ultimo censimento del bestiame, possediamo 1,196,128 capi nella specie cavallina, 3,489,125 nella specie bovina, 8,674,527 nella specie ovina e caprina, 1,553,582 nella specie suina.

Ed il nostro commercio d'esportazione? e le nostre non molte industrie?

Qui la statistica mi porterebbe a finire chi sa quando questa mia, che ha già toccato, se non superato, i limiti a me consentiti.

Comunque, mi lusingo d'aver detto abbastanza per porre in chiaro ed in sodo: che all'industria delle assicurazioni rimane ancora aperta una smisurata sfera d'azione; che, per tendere a questo fine, occorreva offrire larga garanzia di capitali e di esperimentati amministratori; che *la Fondiaria* risponde per l'appunto a queste due condizioni colla sottoscrizione di 40 milioni e col versamento di otto, mediante il concorso di tutti i principali Istituti di credito italiano e delle più spiccate notabilità bancarie ed aristocratiche. B.

Roma, 15 aprile.

È giunto sabbato in Roma, reduce dalla Conferenza di Berna intorno alla situazione finanziaria della Compagnia del Gottardo, il delegato italiano, comm. Ferrucci, e pose tosto mano all'estensione del suo rapporto. Le sedute durarono dal 5 al 10, terminando colla firma d'un protocollo, nel quale è fatta constatazione che la Compagnia possiede il capitale prescritto dalla precedente Conferenza di Lucerna. Questo è il fondo del quadro, nè è maturo il tempo per i particolari. Si sapeva che i tre onorevoli rappresentanti delle Potenze interessate, Italia, Germania e Svizzera, avevano ricevuti poteri illimitati *ad audiendum* e *ad referendum*; nullameno il nostro egregio delegato non istimò per nulla soverchia una esplicita sua dichiarazione inserita nel processo verbale della prima seduta, intorno alla più ampia riserva di giudizio spettante al Governo. (V. *Notizie Ferroviarie Estere*). —

Domani interverranno al Ministero dei lavori pubblici i rappresentanti dell'Alta Italia, delle Meridionali e delle Romane per discutere parecchie questioni d'orario, in seno alla Direzione generale delle strade ferrate. —

A fare atto di lealtà e di cortesia non si arriva mai tardi, ed annuisco perciò ad una preghiera giunta a me indirettamente, appiccicando un po' di coda alla mia lettera del 19 marzo, inserta nel numero 12 del *Monitore*:

Che dal 1876 a questa parte, decrebbe man mano la produzione di parecchie miniere, sino a sospenderne interamente l'esercizio;

Che ne derivò conseguentemente la diminuzione del numero dei viaggiatori lungo le ferrovie, e dei trasporti a grande velocità, mercanzie e generi alimentari, per esempio, che si trasportavano dai centri alle miniere ove avveniva il consumo;

Che mancò altresì la produzione, e mancarono quindi i trasporti, del carbone vegetale, materia di notevole traffico negli anni precedenti;

Che in fine i raccolti furono scarsi o nulli.

Tutte queste avvertenze mi vennero esposte da un comune amico, d'incarico del signor Direttore dell'esercizio delle Ferrovie Sarde, ch'io non ho il vantaggio di conoscere personalmente, stimando queste sieno tali da spiegare la diminuzione dei prodotti di quelle linee, da me altamente lamentata nel rendervi conto della relazione del Consiglio all'Assemblea generale degli azionisti, tenutasi il 15 dello scorso mese.

Ma altro è riferire imparzialmente a voi queste ragioni perchè aveste a sentire tutte le campane, altro è giudicarle per quello che valgono: ci vorrebbero gli elementi di prova, e in difetto di questi dichiaro il mio tribunale incompetente. *Amicus Plato, sed magis amica veritas.* —

L'associazione delle idee mi tira ad annunciarvi che si procederà a giorni al collaudo definitivo appunto delle linee Sarde del primo periodo. Ne ebbe l'incarico dal Governo l'ispettore Borgnini, e s'imbarcherà domani per Sassari, insieme col consigliere delegato della Compagnia, comm. Segrè, che gli sarà compagno nella visita, in concorso al commissario governativo di Sassari, signor Seroni, ed a quello di Cagliari signor Zanchi. —

Riassumo, come al solito, le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 6 al 13 corrente.

La Sezione prima approvò il piano generale della Stazione di Bonora nella terza sezione delle Ferrovie Sarde; il progetto di costruzione di un ponte in ferro sul fiume Adda, lungo la Nazionale dello Stelvio presso Tirano; ed il progetto di sistemazione del tronco fra la Veggia e Castellarano della strada provinciale di 2ª serie, detta delle Radici, in provincia di Reggio d'Emilia.

La Sezione stessa opinò poi che possa accogliersi la domanda della Deputazione provinciale di Vicenza per essere autorizzata a stabilire un *tramway* a vapore da Vicenza a Valdagno.

Dalla Sezione 2ª vennero approvati: il progetto di sistemazione di due tratti dell'argine destro di Reno, inferiormente al passo Segni in provincia di Bologna; il progetto per difese frontali all'argine destro del Chiampo a fronte Porto, nei Comuni di Montorso e Zermeghedo in provincia di Vicenza; ed infine il progetto per riparazione ai danni causati al molo di levante del porto di Oneglia dalla mareggiata del 23 febbraio scorso.

Il Consiglio generale approvò poi la proposta per costruzione di un frangiflutti presso la Vegliaia nel porto di Livorno; ed un progetto presentato dal Comune di Pesaro per nuove opere a quel porto-canale. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Mentre, con indefesso lavoro, si potè riattivare il servizio, interrotto dalla forte frana caduta sulla trincea Peyron tra Carrù e Niella (come annunciammo), altre frane, in seguito alle continuate pioggie, caddero lungo la stessa linea di Savona, e specialmente una grandissima appena fuori della galleria di Roreto verso Savona, ed a poca distanza dalla Stazione di Bra.

In causa di quest'ultima frana, si è dovuto effettuare il trasbordo dei treni-passeggieri, che continua e continuerà per altri cinque o sei giorni, semprecchè il tempo permetta di proseguire nello sgombro, che si sta facendo colla massima attività.

Nell'annunciare che nei treni della Valigia Indiana erano state ammesse le vetture con letti della Società internazionale dei Sleeping-Cars, si fece notare che quelle vetture avrebbero viaggiato soltanto fra Calais e Bologna, non potendo le Strade ferrate Meridionali consentire il transito delle medesime, stante i precedenti impegni contratti colla Società americana Pullman pel transito di vetture simili alle suddette.

Ora siamo in grado di annunciare che fra breve si attiverà il servizio delle Pullman fra Bologna e Brindisi. Così si potrà percorrere in vettura con letto tutto il tragitto da Calais a Brindisi, con un solo trasbordo a Bologna.

Gli esami per ammissione di impiegati nell'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si terranno il giorno 17 corrente, contemporaneamente a Milano, Torino, Firenze e Verona.

Le Commissioni locali saranno composte ciascuna da uno dei membri della Commissione centrale, e da due impiegati superiori dei Servizi attivi, e cioè nel modo seguente:

Per Torino: Presidente cav. ing. Benazzo — Cav. Chardon — Ing. Chiazzari.

Per Milano: Presidente cav. ing. Poli — Ing. cav. Fabani — Ing. Senese.

Per Firenze: Presidente comm. Poggi — Cav. Orlandi — Ing. Massagli.

Per Verona: Presidente ing. Ottolenghi — Cav. Legrenzi — Ing. Sandri.

Tra le proposte pel miglioramento del servizio delle Strade ferrate, presentate alla Commissione d'inchiesta nelle sedute del 10, 11 e 12 corrente, ci sembra più specialmente degna di nota, perchè segna un'idea veramente nuova e di pratica utilità, quella del comm. Martorelli relativamente alle tariffe dei trasporti. Adottando quella proposta, si giungerebbe a questo risultato:

Che il libro delle tariffe dei trasporti per strada ferrata, oggi oscuro e confuso, diventerebbe popolare e aperto a tutti;

Che le Amministrazioni delle Strade ferrate troverebbero sommamente semplificate le operazioni di tassazione dei trasporti, con la conseguenza di veder quasi eliminata la possibilità di errori di tassazione, e di poter ridurre almeno il personale dei revisori addetti agli Ufficii centrali di riscontro.

L'idea del comm. Martorelli è altrettanto semplice, quanto giusta, e feconda di pratiche ed utili conseguenze.

Egli muove dall'osservare che la Strada ferrata non deve occuparsi del peso delle merci, se non in quanto si risolve per essa in ciò che dicesi in lingua ferroviaria *unità di traffico*, vale a dire nel peso in funzione della distanza a cui va trasportato. Da ciò la conseguenza logica che tanto debbano pagare 20 tonnellate trasportate a 100 chilometri, quanto 100 tonnellate trasportate a 20.

Ciò premesso, e stabilito che pei trasporti a P. V. l'unità di traffico tassabile sia di 1000 chilogrammi-chilometro (che egli, per facilità di dizione, chiama *marchi*), è chiaro che per ogni trasporto, moltiplicando il peso della merce pel numero di chilometri da percorrere, e dividendo il prodotto per mille, si ottiene il numero dei marchi da *tassare*.

Egli quindi predispone una specie di tabella, in cui sono inscritti in apposita colonna verticale i numeri progressivi dei *marchi*, e di contro ai medesimi, in tante colonne quante sono le categorie di merci stabilite sulla nomenclatura della tariffa, i prezzi corrispondenti a ciascuno dei detti numeri.

Ora è chiaro che qualsiasi speditore, conoscendo il peso della merce e la distanza a cui la manda, con una semplice moltiplicazione trova il numero dei *marchi* tassabili, e, ricorrendo alla tabella suddetta, rinviene, nella colonna indicatagli dalla nomenclatura della tariffa, il prezzo corrispondente alla sua spedizione.

Così, con sicura valutazione, può ognuno far entrare nei proprî computi di compra e vendita l'ammontare dei trasporti in strada ferrata, non richiedendo il tassare una spedizione di merce qualsiasi, maggior fatica di quanta ne occorra per leggere sopra una tabella postale la tassa d'affrancazione di una lettera.

Ma questa, che può dirsi la parte meccanica della proposta (nella quale intanto è sanzionato il suaccennato giusto principio della reciprocità fra il peso ed il percorso), rende possibile l'applicazione di un altro principio, giusto del pari, ma non applicabile colle tariffe attuali.

Consentito, come oggimai non è più discusso, il principio su cui sono basate le tariffe differenziali, che cioè a maggior percorso debbano applicarsi tasse chilometriche minori, e così a maggior peso, ragion vorrebbe che le tasse stesse fossero differenziate per minimi gradi, in modo da mantenere una proporzionalità inversa costante fra la tassa e la percorrenza od il peso. Questo principio, non possibile ad applicarsi colle tariffe attuali (le quali si presentano già troppo complicate, differenziando i percorsi per centinaia di chilometri, i pesi per tonnellate, e la tassa per centesimi), può invece essere applicato con tutta facilità col sistema proposto dal comm. Martorelli, col quale, senza complicazione di sorta, si possono evidentemente differenziare le basi di tariffa sino a qualsiasi menoma frazione di lira.

Quante facilitazioni non potranno accordarsi, con vantaggio reciproco del Commercio e della Strada ferrata, quando sia consentito di frazionare la lira sino a quell'ultimo limite? Noi facciamo voti perchè le nostre Amministrazioni delle strade ferrate riconoscano la grande utilità di tale proposta e non indugino ad attuarla.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane — L'Amministrazione della Società delle Ferrovie Romane annuncia, che, in seguito della morte del Direttore generale comm. Giacomo De Martino, la rappresentanza sociale viene assunta, fino a nuove disposizioni, dal comm. senatore Carlo Fenzi, presidente del Consiglio d'amministrazione, e ciò in ordine al disposto dell'art. 61 dello Statuto sociale.

— Scrivono poi da Roma, 13, alla *Nazione:*

Ciò che altra volta vi annunziai, si è verificato. Il Ministero, salva la sanzione del Parlamento, ha accolto la proposta fattagli dal Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Romane per il riscatto definitivo di quelle linee, lasciandone l'amministrazione alla Società riscattata, finchè non sia decisa la questione dell'esercizio privato o governativo; ma, durante questo periodo, ha posto come condizione che la sede dell'Amministrazione centrale delle Strade ferrate e del Consiglio sia tolta da Firenze e portata a Roma; che il Direttore generale sia nominato dal Governo; e che i Consiglieri siano ridotti a quindici, dei quali nove a nomina governativa e sei a nomina della Società.

La *Nazione* soggiunge aver ragione di credere esatta tale notizia.

Ferrovie Meridionali. — Il Consiglio di amministrazione delle strade Ferrate Meridionali denunciava, a suo tempo, al Governo le Convenzioni del 20 novembre 1877, che non erano state presentate al Parlamento, e che dalle dichiarazioni del Governo stesso risultava non sarebbero presentate.

Ora, l'Assemblea generale degli azionisti della Società per le strade ferrate suddette approvava, martedì 8 corrente, la denunzia suindicata.

Il Governo, per conseguenza, ritirava il Commissario incaricato della sorveglianza voluta dalle Convenzioni precedenti, e dal 14 corrente la Società delle Meridionali rientrava nella piena libertà della sua amministrazione. — Così la *Nazione*.

Ferrovia Conegliano-Vittorio. — Ieri ebbe luogo l'annunciata inaugurazione di questa nuova ferrovia.

Il treno inaugurale, partito alle ore 11 da Vittorio, coi consiglieri comunali, col prefetto Sormani-Moretti, ed altri invitati, andò ad incontrare a Conegliano il prefetto di Treviso, che rappresentava il Ministro, la Deputazione provinciale, gli onorevoli Visconti-Venosta, Lampertico, Breda ed altri deputati e senatori, il sindaco di Conegliano e parecchie notabilità. Ritornò poi a Vittorio, alle ore 1, accolto dalla popolazione plaudente.

Ferrovia Subalpina — Oggi avrà luogo a Torino, nel palazzo municipale, un Congresso di sindaci e deputati per la ferrovia subalpina (Torino, Ciriè, Ivrea, Biella, Gattinara sino all'incontro della ferrovia Novara-Arona), portata nella quinta categoria dal progetto di legge per le nuove costruzioni, e che si vorrebbe veder classificata, se non nella terza, almeno nella quarta categoria.

Tramways di Firenze. - La *Nazione*, del 15, scrive: L'accoglienza fatta al *Tramway* dai Fiorentini, si giudica dal modo col quale prendono d'assalto continuamente le carrozze, e dal numero dei passeggieri che supera giornalmente i 3500. Tale favore ha consigliato la Società a far domanda al Municipio di poter prolungare il binario fino al piazzale delle Cascine, dando così maggior vita e movimento a questa magnifica passeggiata.

Dobbiamo però osservare che il servizio per Peretola è finora incompleto molto, ed anche un po' irregolare; ci si afferma tuttavia che la Società si propone di fare, di qui a qualche giorno, delle partenze più frequenti per quella località; come ci auguriamo possa sollecitamente attuare le linee di Campi e Prato, paesi che reclamano a grandi grida questa comunicazione, tanto utile per le loro industrie e per i loro commerci.

In quanto poi alle carrozze, vedemmo ieri circolare sulle linee una di quelle costruite a Firenze dal sig. Desireaux, ed essa non cede in nulla, in fatto di comodità e di eleganza, a quelle che si fecero venire dall'estero; tanto che sarebbe utile che la Società incoraggiasse nella nostra città questa nuova industria, che va pigliando notevole sviluppo, l'abile costruttore fiorentino non essendo solo adesso occupato a fornire di carrozze la Società di Firenze, ma anche quelle di Milano.

Tramways di Roma. — Leggesi nel *Diritto*, del 9: È giunto ieri l'altro in Roma il sig. Le Tellier, consigliere delegato dell'Amministrazione dei *tramways* di Roma.

Il signor Le Tellier venne espressamente onde affrettare il compimento della linea Roma-Tivoli e per organizzare il servizio.

Dai calcoli fatti sembra che l'inaugurazione potrà farsi entro il prossimo mese di maggio.

Conferenze ferroviarie. — I giornali di Roma annunciano che nel prossimo maggio, nella Scuola preparatoria di agenti ferroviarii in quella città, avranno luogo delle conferenze sopra argomenti attinenti all'industria ferroviaria. Alcune di queste conferenze saranno date dagli onorevoli Martorelli, Luzzatti, Fambri, Gabelli e Boselli.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.*, del 9, scrive:

In questi ultimi giorni, il Consiglio federale, occupandosi dell'organizzazione della sorveglianza dello Stato sulla ricostituzione della impresa del Gottardo, ha preso la seguente risoluzione:

1° Il Consiglio federale si riserva il diritto di nominare nel Consiglio d'amministrazione una quarta parte di membri a sua libera scelta, e senza che la validità della nomina sia vincolata al possesso di Azioni ed a qualunque siasi altra condizione da parte della Società. Questo diritto di nomina del Consiglio federale sarà inserito negli statuti della Società.

2° La Società della Ferrovia del Gottardo dovrà provvedere alla soppressione degli articoli 36-40 degli attuali statuti e introdurre delle nuove disposizioni variate (tenendo calcolo della risoluzione sopra indicata) per la nomina di un nuovo Consiglio di amministrazione.

3° La nomina dell'Ingegnere in capo, come pure il contratto da stendersi con questo, dovranno essere sottoposti all'approvazione del Consiglio federale.

4° Il Consiglio federale si riserva il diritto di prendere cognizione in ogni tempo delle trattative e dell'andamento degli affari della Società (Direzione, Consiglio di amministrazione ed Assemblea generale) per la constatazione, sia mediante delegati alle sedute, sia coll'esame degli atti e coll'interrogare i funzionarii.

5° Fatta astrazione di quei casi in cui al Consiglio federale spetta il diritto di direzione secondo le leggi, le risoluzioni federali e le Convenzioni internazionali, le risoluzioni e le disposizioni delle Autorità della Società, le quali siano importanti per la costruzione della via o di fabbricati, le compre e prestazioni si dovranno, sulla domanda dei delegati presenti ad una seduta, nuovamente prendere in discussione, e non saranno esecutive fino all'accettazione per parte degli stessi.

6° La Società del Gottardo è obbligata, durante il periodo di costruzione della linea, a stabilire una somma annuale da fissarsi dal Consiglio federale per le spese di sorveglianza della costruzione.

7° Il Consiglio federale si riserva di prendere a suo tempo ulteriori risoluzioni per il periodo d'esercizio.

— Un telegramma poi da Berna, 11, alla stessa *Gazzetta* reca:

La Conferenza internazionale per l'esame della situazione finanziaria della Società del Gottardo ha approvato il piano presentato dalla Società stessa, dopo che, tanto la delegazione svizzera, quando la Direzione ebbero date le desiderate spiegazioni; ed ha espresso la sua convinzione che la ferrovia può essere eseguita colla somma di costruzione preventivata in 227 milioni, e che il versamento della 5ª rata sulle Azioni, che seguirà il giorno dell'apertura della linea il 1 luglio 1882, e fissato in fr. 8, sarà effettuato.

Il delegato italiano poi ha espresso specialmente il desiderio che il Consiglio federale promuova con ogni sforzo anche da parte sua, l'esecuzione della ferrovia del Monte-Ceneri (*V. nostra Corrispondenza da Roma*).

— Ecco il testo della lettera del Consiglio federale al sig. Favre, assuntore del traforo del Gottardo, in risposta alla sua comunicazione del 1° aprile, di cui si è parlato nel precedente numero:

» Con lettera in data del 1° aprile, ci informate che avete fatto sospendere i lavori di allargamento nel gran tunnel, e che vi riservate di sospendere delle altre categorie di lavori. Voi motivate questa dichiarazione colle misure prese dalla Compagnia per ciò che concerne la muratura del tunnel.

« Dobbiamo rispondervi che la Compagnia del Gottardo sola è risponsabile dell'esecuzione del tunnel di fronte al Consiglio federale, e che tutte le decisioni che dovrà prendere per questa esecuzione, comprese quelle che concernono la muratura, sono sottoposte all'approvazione del Consiglio federale.

» Il fatto che, nel tempo abbiamo approvato la Convenzione conchiusa fra voi e la Compagnia, non saprebbe cambiar nulla nei rapporti che esistono fra quest'ultima ed il Consiglio federale.

« Se quindi dovessero risultare dalla sospensione dei lavori, che ci annunciate, delle conseguenze di natura da esigere il nostro intervento, rivolgeremo le nostre decisioni alla Compagnia, e invigileremo perchè esse siano eseguite ».

— Al *Journal de Genève* scrivono poi da Berna, 11:

Si parla vagamente d'un compromesso, secondo il quale il sig. Favre ritirerebbe la sua opposizione, e la Società gli accorderebbe i 300,000 fr. ch'essa pretendeva ritenere.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 26.90; dal lato di Airolo m. 28.90; in totale m. 55.80, e in media giornaliera m. 7.95.

Restano da perforare, per compiere la galleria di direzione, m. 2052.90.

Ferrovie in Serbia. — La *Deutsche Zeitung* ha da Nisch, in data del 6:

Due rappresentanti capitalisti inglesi sono qui giunti, ed offersero al Principe dei capitali, a buone condizioni, per la costruzione delle ferrovie serbe.

Il Principe rinviò gli Inglesi al Ministro dei lavori pubblici.

Notizie Diverse

Nuove costruzioni in Roma. — Leggiamo nell'*Opinione*:

La costruzione del nuovo *Teatro Nazionale* della via Firenze procede alacremente. Già sorgono i muri laterali, e le fondazioni sono ormai compiute. Il sig. Costanzi, proprietario del teatro, stante l'ineguaglianza del suolo e la difficoltà di potervi accedere, ha rimesso la cerimonia della collocazione della prima pietra al 1° del prossimo maggio, cioè all'epoca nella quale sarà livellato il suolo sul quale deve sorgere l'edificio.

Alla cerimonia saranno invitati i Ministri e le principali Autorità della città.

L'egregio architetto Sfondrini, cui è affidata la direzione generale dei lavori, ci assicura che il teatro sarà compiuto verso la fine dell'anno corrente, e noi crediamo che manterrà la sua parola.

Il disegno primitivo del teatro, fatto dal sullodato architetto, ha subito parecchie modificazioni e molti abbellimenti, che lo renderanno più comodo ed elegante.

Le acque del Serino — La *Riforma* dice che l'on. Ministro dei lavori pubblici ha risoluta la questione, che si agita da molti anni, per condurre le acque del Serino nella città di Napoli. È noto che, dichiarata opera di pubblica utilità la espropriazione delle sorgenti del Serino a vantaggio della città di Napoli, la Provincia di Avellino ricorse contro tale provvedimento.

Ora l'on. Mezzanotte ha sottoposto alla firma di S. M. il decreto, con cui è stato respinto il ricorso medesimo, confermandosi le disposizioni già prese a favore della città di Napoli.

Rendendosi interprete dei sentimenti di quella popolazione, il Sindaco di Napoli ha per telegramma manifestato all'on. Mezzanotte la sua viva compiacenza per il provvedimento medesimo.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 2 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni nominative, sedente in Venezia, col titolo di Società dei *Molini di sotto in Mirano*, avente lo scopo principale della macinazione di cereali del commercio, tanto all'interno che all'estero; col capitale di lire 376,791.20, diviso in 436 azioni da L. 864.20 ciascuna, e

colla durata prorogata per un decennio, a far tempo dal 1° gennaio 1879.

— Con R. Decreto del 20 detto mese (*Gazz. Uff.* dell'11) è approvato l'aumento del capitale nominale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Soncino col titolo di *Banca popolare di mutuo credito in Soncino*, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 15 settembre 1870, portando il detto capitale dalle 30,000 lire, diviso in 600 azioni da L. 50 ciascuna, a L. 160,000 diviso in 3200 azioni eguali; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 6 corr. (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni nominative sedente in Firenze col titolo La Fondiaria, *Compagnia italiana di assicurazioni a premio fisso contro l'incendio*, col capitale nominale di 40 milioni di lire diviso in 80,000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 60 anni, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Onori funebri. — Leggiamo nella *Nazione* del 10:

La salma del compianto comm. De Martino fu trasportata ieri dalla Stazione alla chiesa di Santa Maria Novella. Il corteo era numeroso a imponentissimo.

Il carro funebre era coperto di fiori e di ghirlande, con nastri e iscrizioni.

Aprivano il corteo varie centinaia di operaj delle Officine, preceduti dalla loro bandiera. Seguiva la banda Michelangiolo.

Ai lati del carro funebre si trovavano, a sinistra: il conte Pianciani, delegato della Presidenza della Camera, il prefetto generale Corte, e il comm. Marchesi, rappresentante il Direttore generale delle Ferrovie Meridionali; il comm. Bologna, commissario governativo.

A destra: il comm. senatore Carlo Fenzi, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane, il barone Reichlin, il comm. Martorelli, rappresentante l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, il conte di Rovasenda, rappresentante il Sindaco di Foligno.

Seguiva il carro funebre il sig. Iames De Martino, figlio dell'estinto, che aveva, superando il suo dolore e con uno sforzo supremo, voluto pagare questo tributo di pietà filiale alla memoria del padre. Esso era accompagnato dal conte Piscicelli, segretario del defunto comm. De Martino, e dal sig. Marquoy, suo congiunto.

Nella rappresentanza della Camera dei deputati e del Senato si notavano il conte Cambray-Digny, i deputati Incontri, Corsini, Mocenni, Barazzuoli, Fossombroni, Puccioni, Mari, ecc.

Seguivano molti gentiluomini appartenenti alle più cospicue famiglie: Duca di Dino, principe Strozzi, barone di Talleyrand, marchese Filippo Torrigiani, marchese Pietro Torrigiani, Ginori, Degli Alessandri, Guicciardini, Tolomei, Bombicci, ecc.

Seguivano pure i capi-servizio e gl'impiegati superiori, venuti a Firenze da Roma e da tutte le città e Stazioni lungo la linea delle Ferrovie Romane. A capo di essi era il comm. Bertina.

Gl'impiegati delle Ferrovie Romane facevano ala al corteo con torcetti. Intorno al carro funebre, tutti i capi-stazione in uniforme e con torcetto.

Numerosissima era la rappresentanza del clero. Si contano a più di mille le persone che hanno preso parte al corteo.

Ufficii telegrafici. — Il 6 corrente, in Castigliole d'Asti (provincia di Alessandria), in Medicina (provincia di Bologna), in San Giorgio la Molara (provincia di Benevento); il giorno 7 in Squillace (provincia di Catanzaro); ed il 9 in Soci, frazione del Comune di Bibbiena (provincia di Arezzo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia che sono state attivate le comunicazioni telegrafiche con Antofagasta iu Bolivia.

Pei telegrammi diretti a quella località, alla tassa di Valparaiso (lire 25.955 per parola) si aggiungono lire 2.75 pure per parola.

— Lo stesso Ufficio telegrafico internazionale annunzia che le comunicazioni telegrafiche Turco-Serbe, per via Pristina, non essendo definitivamente regolate, l'Amministrazione Serba, mentre farà tutto il possibile per affrettare l'istradamento delle corrispondenze, deve declinare la responsabilità pel ritardo.

I telegrammi per la Serbia si istradano quindi per via Austria, ugualmente costosa, eccetto che il mittente preferisca la via di Turchia.

Telegrafi sottomarini — Le trattative che ebbero luogo a Cristiania fra l'inviato del Governo tedesco, signor Saheflere, e la Direzione norvegiana dei telegrafi per stabilire un cordone sottomarino fra la Germania e la Norvegia, hanno avuto un esito felice La Germania affonderà a sue spese un cordone con tre fili dalle coste dell'isola Römo fino a quelle della Norvegia, ed il Governo norvegiano si incaricherà di congiungere quel cordone colla rete telegrafica.

Scoperta telegrafica. — Il giornale *La Posta*, del 29 marzo, scrive:

Il sig. Van Choate, agente generale della Compagnia franco-americana del Cavo transatlantico per le Azzorre, avrebbe acquistato la proprietà esclusiva di una recente invenzione, fatta da un Inglese, che porterà una rivoluzione nella trasmissione dei dispacci talegrafici sottomarini.

Il *Bulletin Financier*, che pel primo ci dà questa notizia, dice: La velocità della trasmissione, garantita dagli esperimenti fatti, è di 10 dispacci, di 20 parole ognuno, al minuto, per mezzo di un conduttore stabilito tra Parigi o Londra e Nuova York. Inoltre la trasmissione è di una chiarezza assoluta, perchè riesce stampata.

Questa non è che la velocità minima garantita del contratto, ma si può anche ottenere una velocità massima. Questo *maximum* di velocità può giungere fino a trasmettere in 30 minuti tutte le parole contenute in un numero del *Times* o del *New-York Herald*, ossia più di 2000 parole al minuto.

Ma v'ha di più ancora: l'apparecchio adoperato pel ricevimento del dispaccio può anche riprodurre in *fac simile*, sopra una forma di stamperia *ad hoc*, il testo completo di uno dei suddetti giornali. Ciò in 30 minuti, ed in modo tale, che dalla forma messa in macchina se ne può subito tirare tutte le copie che si vuole. Tutto questo sembrerà strano ed inverosimile, eppure nulla di più positivo.

La prima conseguenza di questa scoperta sarà quella che il dispaccio telegrafico internazionale, che ora costa 3 franchi e 75 centesimi per parola, ossia 75 franchi per dispaccio di 20 parole, non costerà più, per la via delle Azzorre, che da 10 a 15 centesimi per parola, ossia da 2 a 3 franchi per dispaccio di 20 parole.

Con questo nuovo sistema applicato al cavo sottomarino Van Choate, che abbraccia il Portogallo, l'Olanda, l'Inghilterra e la Francia, l'Europa verrà messa in comunicazione diretta e permanente con l'America, ed il più ricco negoziante, come il più povero, potrà servirsene senza caricare di troppo il suo bilancio.

L'*Anglo American Company* ha offerto all'inventore dieci milioni di franchi, ma il contratto era già firmato col signor Van Choate. D'altra parte, il sistema novello non potrebbe funzionare con tutta la forza di cui è capace, se non sulle gomene del sig. Van Choate.

Esposizione internazionale a Berlino. — Il Ministro d'agricoltura, industria e commercio ha diretto alle nostre Camere di commercio una circolare, in data 24 p. p., con cui annuncia che la Società dei mugnaj tedeschi, nell'intento di far conoscere a coloro che esercitano l'industria del macinato, le macchine, gli utensili e gli apparecchi più adatti a tale industria, i suoi migliori prodotti ed anche i più acconci metodi per la fabbricazione delle paste, ha deliberato di tenere a Berlino, nei mesi di giugno e luglio di quest'anno, una Esposizione internazionale di tutto ciò che si attiene all'industria del macinato.

Quantunque questa mostra sia promossa da una Società privata e non abbia per conseguenza carattere ufficiale, il Governo germanico ha determinato di accordare agli espositori dei premii speciali, ed ha altresì raccomandato ai rappresentanti esteri di appoggiare presso i rispettivi Governi gli inviti loro indirizzati dalla Società anzidetta.

Ora, poichè la Presidenza di questa Società si è appunto rivolta al regio ambasciatore in Berlino, perchè gli esercenti italiani dell'industria del macinato sieno a suo nome invitati a prendere parte a quella Esposizione, il Ministro suddetto comunica volentieri l'invito alle Camere di commercio, insieme col programma della Mostra, volgendo loro preghiera di darne notizia al pubblico e segnatamente alle persone o ditte che possono avervi interesse.

Avverte però il Ministero ch'esso non potrebbe concedere sussidii pecuniarii a coloro che intendano partecipare all'accennata Esposizione.

Ove occorrano ulteriori ragguagli o schiarimenti, potranno essere chiesti alla Società promotrice.

Motore Wilkin. — L'*Eco d'Italia*, di Nuova York, scrive:

In Toledo, città dello Stato dell'Ohio, un certo Alfredo Wilkin sta perfezionando una macchina, che rimuove il frumento come viene rimossa l'acqua. L'inventore è certo di un completo successo, e fin d'ora la sua invenzione, benchè imperfetta, funziona già in modo da promettere una quasi rivoluzione nel commercio del grano. Il principio di tal macchina è quello della precisione atmosferica, quale fu applicato con sì meraviglioso risultato nei freni atmosferici Westinghouse; e il modello fatto da Wilkin ha la forma di una piccola pompa ad aria, connessa ad un tubo di latta piegato a sifone, contenente alla sonmità un cilindro perforato, e munito di valvola all'egresso del frumento.

Nelle prove fatte, dinnanzi a competenti individui, nel Palazzo doganale della stessa città, il frumento fu aspirato, in quantità portentosa ed in brevissimo tempo, ad altezze di 30 e 40 piedi; sicchè qualcuno ebbe a dire che con tal mezzo si potrebbe vuotare un bastimento in men che si dice.

Stazione internazionale in Africa. — La Presidenza della Società internazionale africana, Società della quale il re dei Belgi fu il promotore, e di cui è oggi il patrono, offerse testè alla Società africana di Berlino una somma di 40,000 *marchi* tedeschi (da 1 franco e 25 centesimi l'uno), per fondare una Stazione sulla via di tappa che deve riunire la costa est dell'Africa al corso superiore del Congo.

Anzitutto si era parlato di comporre il personale di ognuna di quelle Stazioni di rappresentanti appartenenti a diverse nazioni; ma siccome quell'idea fu quindi giudicata poco pratica, venne poi proposto di fare ogni Stazione, situata lungo la via di tappa internazionale, un affare indipendente e relativo alle diverse nazioni. La Società africana di Berlino aderì a questa proposta.

La somma di 40,000 *marchi* non basterà per il mantenimento della progettata Stazione internazionale, e bisognerà aggiungervi un supplemento di 25,000 *marchi*, che saranno presi dal fondo di 75,000 *marchi* inscritto nel bilancio dell'Impero per l'esercizio 1879-1880.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, furono in favore progressivo i valori ferroviarii, in ispecial modo le Azioni della Società delle Meridionali; cresciute le richieste, e pagate a 372.50, poi a 377. Le Obbligazioni relative si tennero tra il 272.25 al 271. I Boni invariati a 586. Il 1° del mese corrente ha avuto luogo la 18ª estrazione dei Boni in oro della Società delle Meridionali, i quali saranno rimborsati, a cominciare dal 1° luglio 1879, mediante consegna dei titoli muniti di tutte le cedole semestrali non scadute.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, si negoziarono a 272.50 e 272; la serie B, a 275.50; le altre di nuova emissione a 257.75 e 257.25.

Le Vittorio Emanuele a 280. Le Pontebbane a 416 e 416.50. L'Alta Italia a 276.75 e 277. Le Azioni Ferrovie Romane a 104 e 104.50.

A Parigi, le Lombarde tennero il prezzo di 158 a 156; le Obbligazioni quello di 253. Le Vittorio Emanuele si aggirarono sul 257 al 256. Le Azioni Ferrovie Romane alquanto deboli 95 e 94; le Obbligazioni a 298.

CONVOCAZIONI

Italia — Società di assicurazioni marittime, fluviali e terrestri — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 21 corrente in Genova (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'andamento delle operazioni sociali, per l'approvazione del bilancio 1878 e relativo dividendo, per la nomina di 7 consiglieri e 3 censori pel 1879.

Società del gas d'Asti — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 24 corrente in Asti (Albergo Reale), per udire la relazione del Gerente sullo stato attuale del fallimento, per deliberare sul concordato coi creditori, e per la nomina di 6 consiglieri e di una Commissione di stralcio per la liquidazione della Società.

Società generale delle Torbiere italiane — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corrente in Torino (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1878, per l'approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di nuovi amministratori.

Reale Compagnia Italiana di assicurazioni generali sulla vita dell'uomo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corrente in Milano (via Durini, 34), per udire il rapporto della Direzione sulle operazioni della Compagnia nel 1878, e quello dei verificatori dei conti, per l'approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di consiglieri e verificatori.

Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola in Firenze. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Firenze (sede sociale), per l'approvazione dei conti del 1878 e per la rielezione di amministratori.

Avvisi d'Asta

Il 21 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle di Agri, compreso fra la Fontana di Craco e la Masseria del Monte, della lunghezza di m. 12,762, per la presunta somma di lire 181,725. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione consortile di Villadossola (prov. di Novara), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione della strada consortile obbligatoria di Valle Antrona dalla nazionale del Sempione in Villadossola all'abitato di Antronapiana, della lunghezza di m. 15510.60, in diminuzione della somma di L. 306,619.96, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 30,000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pisticci (prov. di Potenza), si terrà un'asta per la sessennale manutenzione della strada comunale obbligatoria compresa fra l'abitato di Pisticci e la Stazione ferroviaria Taranto-Reggio, della lunghezza di m. 22,148, per il presunto annuo canone di lire 9839.12. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 700 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva egnale a mezz'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco della strada provinciale nella vallata del Sangro, fra l'abitato di Castel di Sangro ed il fosso di S. Pietro Avellano, per il pre-

sunto importo di L. 75,412. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000, oltre 1100 per le spese; per cauzione definitiva un fideiussore, a termini del Capitolato.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della strada provinciale da Coraci alla nazionale Silana, compreso fra Coraci e l'incontro della strada provinciale Rogliano-Parenti presso Fontana di Piazza, della lunghezza di m. 15,681.70, in diminuzione della somma di lire 160,162.50, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 400,000 di ghisa da getti diversi, per la complessiva somma di L. 44,000. Consegna alla suddetta Direzione entro 40 giorni. Deposito L. 4400 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura d'Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Marsicana da Sora alla Stazione ferroviaria di Molina, compreso fra l'abitato di Sora e quello di Avezzano, della lunghezza di m. 55,438, in diminuzione della presunta annua somma di L. 15,748.39, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1250; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della manutenzione della strada provinciale di Brezza, che da fuori Capua per Brezza mena a S. Andrea del Pozzone, della lunghezza di chil. 15.571, in diminuzione dell' annuo canone di L. 10,250. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Udine, si terrà un'asta pel riappalto della novennale manutenzione del III tronco della strada nazionale detta Callalta, compreso fra Latisana e S. Giorgio di Nugaro, della lunghezza di m. 17,193, per il presunto annuo canone di L. 5385. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 160 di rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso i Commissariati militari dei 3 dipartimenti marittimi, si terrà un'asta per la fornitura alla R. Marina di una muta di caldaie marine (del tipo *Caracciolo*), composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna, e relativi accessorii, per la presunta somma complessiva di L. 130,500. Consegna a termini del Capitolato. Deposito L. 13,050 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ceprano (provincia di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del nuovo Cimitero comunale, per il presunto importo di L. 21,212.28. Lavori da eseguire in parte entro il corrente anno, in parte entro il venturo. Deposito L. 600.

— Il 25 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra la Masseria del Monte ed il Vallone sotto Stigliano, della lunghezza di m. 12,725, in diminuzione della somma di L. 127,972,80, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 7000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento della caserma Le Grazie, ad uso del Distretto militare di Frosinone, per l'ammontare di L. 91,700. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito L. 9200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento della costruzione del tronco della strada provinciale da Capo Orlando per Santa Domenica a Randazzo, compreso fra l'abitato di Capo Orlando e l'abitato di Naso, della lunghezza di m. 13,561.35, in diminuzione della somma di L. 231,217.54, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada provinciale da Tagliacozzo alla provinciale di Tivoli, detta Carseolana Albense, compreso fra l'abitato di Tagliacozzo e quello di Colle, della lunghezza di m. 16,550.30, in diminuzione della somma di L. 249,948.17, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Gravina di Puglia, si terrà un'asta per l' appalto della sistemazione della strada vicinale detta Grottemeralle, per il presunto importo di L. 49,729.57. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Municipio, si terrà pure un'asta per l'appalto della sistemazione della strada vicinale S. Angelo, S. Giacomo Canalecche, per il presunto importo di L. 100,783. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva come sopra.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione dei canali nella Bonifica della Piana di Fondi e Monte San Biagio, in diminuzione dell'annuo canone di lire 13,897.97, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale lire 3000; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Ploaghe a Chiaramonti, della lunghezza di m. 11,400, in diminuzione della presunta somma di L. 96,484.38, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva lire 12,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Caselle in Pittari a Scario, compreso fra Caselle e Rotondella, della lunghezza di m. 9042, in diminuzione della presunta somma di L. 240,250.95, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 13,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 30 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Cuccaro-Sanza, compreso fra Sanza ed il torrente detto Inferno, della lunghezza di m. 4514, in diminuzione della presunta somma di L. 86,859.31, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 5000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Il 1° maggio p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra il Vallone sotto Stigliano e la Taverna dell'Acinello, della lunghezza di m. 13,193, in diminuzione della somma di L. 260,284.54, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 14,600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 2 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale del Vomano da Montorio per Torrella alla Ferrovia, compreso tra il fosso Torcio ed il ponte sul Vomano sotto Forcella, della lunghezza di m. 12,302, in diminuzione della presunta somma di L. 180,270.34. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

(Vedi Avviso a pagina 275).

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

11ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1879.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	358,600.47	247.99
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	325,063.90	224.80
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 33,536.57	+ 23.19
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	4,043,309.12	2796.20
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	3,745,165.06	2590.02
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 298,144.06	+ 206.18
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	164,655.59	142.56
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	142,539.69	125.14
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 22,115.90	+ 17.42
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.01	1,674,031.05	1451.88
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	1,493,838.94	1311.54
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 14.01	+ 180,192.11	+ 140.34

Strade Ferrate Romane

3ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	470,865.72	14,817.44
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	657,349.77	20,823.77
Differenza (in più . . .	11	—	—
Differenza (in meno . . .	—	186,484.05	6,006.33
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 21 gennaio 1879 . . .	1,657	1,321,900.85	13,865.82
Periodo corr. 1878	1,646	1,645,934.98	17,380.26
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	324,034.13	3,514.44

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	26,715.27	9,809.00	7,004.05
Piccola Velocità	6,672.49	185.75	3,457.00
Totali . . .	33,387.76	9,,99475	10,461,05

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	6500	8,219.42	19801	32,749.63	40,969.05
Bagagli e cani.	114	139.92	454	685.38	825.30
Merci a G.V. ..	1097	939.69	2979	4408.33	5,348.02
Merci a P.V. ..	955	6,811.48	1267	10,909.99	17,721.47
Introiti diversi.	»	408.78	»	699.02	1,107.80
Totale L.	8666	16,519.29	24501	49,452.35	65,971.64

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori azionisti che all'assemblea generale straordinaria d'urgenza convocata per questo stesso giorno, non essendosi raggiunto il limite voluto dal paragrafo primo dell'articolo 42 dello statuto sociale, l'assemblea non ha potuto costituirsi legalmente e venne aggiornata al 30 aprile corrente, all'ora una pomerid., negli Uffizi della Società in Roma, via Due Macelli, nn. 78 e 79.

I biglietti di ammissione che erano validi per intervenire all'assemblea di oggi rimangono validi per la futura adunanza, purchè restino fermi i rispettivi depositi.

Trattandosi di seconda convocazione, qualunque sia il numero degli intervenuti, le deliberazioni saranno valide.

Ogni azionista che abbia depositato non più tardi delle ore 3 pomeridiane del giorno 27 corrente almeno 30 azioni ha diritto d'intervenirvi.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

a *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Torino*, idem idem
a *Genova*, idem idem
a *Roma*, idem idem
a *Napoli*, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Palermo*, idem idem
a *Milano*, idem idem
a *Venezia*, idem idem
a *Bologna*, idem idem
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, n. 58.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Ordine del giorno:

Modificazione alla Convenzione del 14 dicembre 1877 approvata nell'assemblea generale straordinaria del 2 febbraio 1878.

Roma, 8 *aprile* 1879.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori azionisti che all'assemblea generale ordinaria convocata per questo stesso giorno, non essendosi raggiunto il limite voluto dal paragrafo primo dell'articolo 42 dello statuto sociale, l'assemblea non ha potuto costituirsi legalmente e venne aggiornata al 30 aprile corrente, alle ore 3 pomeridiane, negli Uffizi della Società in Roma, via due Macelli, nn. 78 e 79.

I biglietti d'ammissione rilasciati per l'assemblea d'oggi sono validi per la futura adunanza, purchè rimangano fermi i rispettivi depositi.

Trattandosi d'assemblea di seconda convocazione, qualunque sia il numero dgli intervenuti le deliberazioni saranno valide.

Ogni azionista che abbia depositato non più tardi delle ore 3 pomeridiane del 25 corrente almeno 30 azioni ha diritto d'intervenirvi.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

Firenze, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino, id. id. id.
Genova, id. id. id.
Roma, id. id. id.
Napoli, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Palermo, id. id. id.
Milano, id. id. id.
Venezia, id. id. id.
Bologna, id. id. id.
Parigi, presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, 58.
Londra, presso i signori Stern Brothers.
Berlino, presso i signori R. Warschauer e C.
Ginevra, presso i signori Bonna e C.
Francoforte S/M., presso il sig. Jacob S. H. Stern.

Ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio.
2. Presentazione del bilancio per l'esercizio 1878 ai termini dell'articolo 45 dello Statuto sociale e relative deliberazioni.
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello Statuto suddetto.

Roma, 8 aprile 1879.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 23 Aprile 1879. N.° 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60 »

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA A MILANO

(*Continuazione e fine* — V. N. 16).

Nella udienza dell'11 corr., sotto la presidenza del senatore Brioschi, venne udito il comm. *Massa Mattia* (Direttore dell'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia).

Il *Presidente* lo interroga sull'articolo 100 del Questionario, così concepito: « — Quali innovazioni si sono fatte nell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia dal 1° luglio 1878? ».

Il comm. *Massa* narra in qual guisa si eseguì il passaggio delle ferrovie dalla Società allo Stato. Prima sopraintendeva alla suprema direzione di esse un Consiglio d'amministrazione ed un Direttore generale dell'esercizio, dai quali dipendevano tutti i Capi-Servizio ed Ufficii rispettivi. Dopo il 1° luglio, s'instituì il nuovo Consiglio d'amministrazione, e le attribuzioni del Direttore generale vennero in parte soppresse. Le sue attribuzioni come Direttore generale non si basavano sopra alcun preciso regolamento, perchè questo non c'era. C'erano bensì parecchie disposizioni incluse nei diversi regolamenti dei Servizii, dalle quali egli traeva norma per regolare la sua condotta. Ora queste attribuzioni sono in parte passate al Consiglio d'amministrazione, quando si tratta, per esempio, di cose che sono d'una data entità. Quando però crede di poter disporre, in questa o quella contingenza, sotto la propria responsabilità, lo fa, riservandosi sempre di darne esatto conto al Consiglio. Anche in passato, però, il Direttore generale sottostava a norme regolamentari. Il presente Consiglio ha quindi, non solo alcune attribuzioni del Direttore generale, ma anche quelle dell'antico Consiglio.

Richiesto quali erano le mansioni che esigevano maggiore responsabilità pel Direttore generale, risponde che erano quelle riguardanti le spese, e nell'antica Società il Direttore aveva maggiore responsabilità. Attualmente il Direttore dell'esercizio, come durante il biennio dell'esercizio provvisorio, ha la facoltà, impartitagli dai regolamenti, di fare spese per l'importo di L. 2000; tutti i Capi-Servizio hanno quella di L. 1000. Se il Direttore va oltre questi limiti, il Consiglio presente e quello d'allora possono chiamarlo responsabile. Nei collaudi delle opere, egli ha ora la facoltà di giungere alle 100,000 lire, mentre prima non aveva alcun limite. Indica quali sono i varii Servizii: movimento, traffico, telegrafi, economato, ecc. L'Ispettorato della Ragioneria esamina le proposte del Commercio e le domande di facilitazioni pei trasporti.

Alla domanda, se non si potrebbero concentrare di più i Servizii tecnici, risponde che sì; ma solo allorquando la nostra rete non avesse una estensione così vasta, e cioè di 3500 chilometri di ferrovie.

In quanto alle attribuzioni dei Capi-Servizio, dopo il passaggio delle ferrovie allo Stato, rimasero le stesse; ma una prestazione mutua dei Servizii non può essere fatta, perchè molte volte il personale, specialmente di Manutenzione, è dipendente da cottimisti, i quali non hanno interesse a distrarre i loro uomini per altri bisogni, anche momentanei, ed il servizio dei treni non deve essere fatto se non dal personale che si trova sul luogo. Per ciò non si è mai fatto assegnamento sopra l'opera che potrebbe prestare una squadra volante in lavori fuori delle sue mansioni, e di più non si possono assegnare incombenti fuori dagli obblighi prescritti per ciascun impiegato.

Richiesto come sono organizzati i servizii di riparazione, risponde che alle riparazioni minori si accudisce sui luoghi; quando sono maggiori, si ricorre alle Officine più prossime; quando poi esse sono radicali, alle Officine delle grandi Stazioni. La grande quantità di materiale fuori d'uso trae origine da varie cause: 1° che molte linee contano già 20, 30 e anche più anni di esercizio, e quindi è ora maggiore il materiale deperito; 2° dal modo con cui furono costruite in principio le ferrovie, cioè con varii tipi. Perciò, non potendo farsi le riparazioni sopra tipi vecchi, ne proviene la necessità di nuovi rifacimenti: da qui la grande abbondanza di materiale fuori d'uso. Non crede che presentemente siano possibili delle economie nelle riparazioni, avendo queste assunto proporzioni assai grandi.

Viene interrogato sulla 115ª domanda, così concepita: « Quale giudizio si porta sulla nuova Amministrazione, sulle provviste, sulle vendite del materiale, sulla imputazione delle spese di esercizio e di costruzione, sul sindacato delle entrate e delle spese, sull'andamento del Servizii? ».

Facendo egli parte dell'Amministrazione, non può portare giudizii sulle spese; si limita quindi a notare che, durante i due ultimi anni dell'antica Amministrazione,

reclami fatti contro i Servizii furono minori che ad presente. Nell'autunno scorso, questi reclami ascesero ad un numero enorme, e ciò in grazia del cattivo tempo, che impediva un regolare servizio. Passato l'autunno e l'inverno, il servizio ha ripreso il suo regolare andamento.

Riguardo al come si procedette nella stesa dell'inventario allorchè si effettuò il trapasso delle ferrovie allo Stato, risponde che il passaggio venne fatto secondo i termini della Convenzione di Basilea, la quale stabiliva che la Società dovesse rappresentare pel materiale mobile il valore d'inventario. Per rimettere tutte le linee in buono stato, occorreranno oltre 106 milioni, che andrebbero spesi nel completamento, ampliamento e consolidamento. Sopra questi tre punti si è già fatta una estesissima relazione al Ministero.

Qui passa a dimostrare il perchè avviene che alcuni treni partono con doppio materiale mobile in ragione dei viaggiatori che trasportano. L'Ufficio tecnico ha per costante studio di economizzare questo o quel treno; ma certi treni bisogna lasciarli grandi, perchè alcune linee lo esigono. Su queste ci sono sempre mercati, feste, fiere, che in un punto o nell'altro procurano all'improvviso l'occupazione di vagoni per viaggiatori e vagoni per le merci. Fra i treni diretti dei più pesanti e di un più grande numero di veicoli, è il N. 5, che parte per Roma.

Rispetto ai prezzi pei viaggiatori, nota come il Belgio mise le tariffe secondo le distanze; ma le dovette togliere, perchè molti viaggiatori, per risparmiare, passavano diritto tutto il Belgio senza fermarsi. È vero che a Bruxelles ed in altri centri, per comodo dei viaggiatori, si distribuiscono biglietti ferroviarii per ogni Stazione; in parte però simile misura ha luogo anche da noi, quando si formano le compagnie per viaggi di piacere, presso le quali si vanno a ritirare i biglietti.

Viene interrogato sulla domanda 197, del seguente tenore: « Quali vantaggi e quali danni recherebbe la divisione della rete ferroviaria continentale in due reti longitudinali, come è proposto nel progetto del ministro Depretis del 20 novembre 1877? ».

Massa crede che i vantaggi che proverrebbero da questa divisione sarebbero molti, ed indica i criterii a cui è informata quella ripartizione. Rispondendo poi ad altra interpellanza sul rapporto delle spese di esercizio col prodotto lordo, entra a parlare diffusamente delle spese, che divide in spese fisse ed in spese proporzionali al traffico. Nota come alcune linee dell'Alta Italia davano 30, 40, 50 e persino 70,000 lire al chilometro, e che alcune altre ne davano 2 o 3000 soltanto. Il calcolo è che per ogni 100 milioni di introito si hanno 62 milioni di spesa. Tutti i materiali si desiderano nazionali; ma per molto tempo si dovette dipendere in tutto dall'estero. Però il Consiglio d'amministrazione ha ora l'idea di rivolgersi alle singole Camere di commercio, affinchè abbiano ad indicare quali sono i generi che ciascuna provincia potrebbe somministrare.

Così su due piedi, non potrebbe precisare la cifra totale delle spese; però la manderà alla Commissione, alla quale dichiara di porsi a disposizione per qualunqne schiarimento o informazione di cui potesse abbisognare. —

Ringraziato il comm. Massa, il *Presidente* interroga il comm. ing. *Martorelli Francesco*, membro del Consiglio di amministrazione, sopra il quesito 50, così concepito: « Quali misure si sono adottate per garantire i viaggiatori nelle vetture contro i reati e gli accidenti ferroviarii? Quali misure per punire i danneggiamenti ed i furti delle merci? ».

Il comm. *Martorelli* ammette essere generale il lamento per i furti dei generi che si trasportano sulle ferrovie, contro i quali non vede che due rimedii: la delimitazione esatta della *responsabilità*, e la severità della repressione. Il personale delle ferrovie è buono; ma la merce, prima di arrivare al destinatario, deve per necessità passare in molte mani, spesso oltre quelle del Dazio-consumo e della Dogana. In una Conferenza tenuta recentemente in Firenze fra le Amministrazioni ferroviarie, presente un rappresentante del R. Governo, fu proposto che, quando si avesse un sospetto grave di furto per tre volte sopra qualche impiegato, questo si dovesse licenziare tosto. Ma anche questa misura presentava non pochi inconvenienti.

Egli crede che, se l'Autorità tutoria è convinta della gravità del male, non deve esitare a sancire disposizioni, ma per legge, allo scopo di non lasciare l'odiosità di tali eccezionali misure alle Società. Così altra volta furono comminate gravissime pene pecuniarie ai detentori illeciti dei biglietti d'abbuonamento.

Si diffonde a dare minute informazioni sul come sono ordinati i servizii a domicilio (domanda 67ª) tra le Società ed Imprese di trasporti, quali sono le tariffe e quali i risultati; e conchiude col dire che, tanto il servizio di Dogana, quanto quello del Dazio-consumo, sono occasioni di furti, con le visite che si fanno alle merci, distruggendo la morale responsabilità della Ferrovia, lasciandole però quella materiale.

Viene poscia interrogato sul seguente quesito (57):

« Sulla natura ed importanza dei trasporti delle merci fra le provincie del nord e del sud d'Italia, nonchè fra i principali luoghi di produzione e di consumo e i diversi porti principali ».

Risponde che, tanto la cessata Amministrazione, quanto la presente, non trascurarono di studiare i modi di accrescere il movimento delle merci; ma che però oggi l'Amministrazione è meno impacciata nelle sue decisioni, perchè ha uno scopo ed interessi più definiti. Egli afferma che il movimento dal nord al sud d'Italia è molto inferiore al movimento trasversale. In quanto ai risultati pratici ed alle cifre precise, non potrebbe fornirli sul momento. Crede che l'aumento del 2 0[0 per le merci a piccola velocità per le piccole distanze abbia avuto influenza, come l'ha ogni aumento. L'Amministrazione, attirando un traffico che altrimenti non poteva avere, col fare delle riduzioni sui grossi carichi, persino del 40 0[0, ha ottenuto perfino che dei vagoni di carne fresca da Vienna a Parigi passassero per l'Alta Italia, con non lieve vantaggio. Assicura però che le riduzioni dell'Alta Italia sono sempre minori di quelle delle altre Compagnie ferroviarie.

Dopo d'aver accennato alcune osservazioni circa le vigenti tariffe generali pel trasporto dei viaggiatori e delle merci (quesito 84), presenta in proposito una Memoria, di cui abbiamo fatto cenno nel precedente numero, e si ritira. —

Miani Guglielmo (della Ditta di costruzioni di macchine e materiale ferroviario) risponde al quesito 37, che è il seguente: « Quali osservazioni si fanno intorno alla qualità ed alle condizioni del materiale fisso nell'interesse del Commercio e della sicurezza? » — Egli comincia dal dimostrare la necessità di provvedere ad un luogo per caricare e scaricare, ampio e comodo per oggetti e generi d'ogni dimensione. Crede pure necessarii dei vagoni più lunghi dei presenti (quesito 40). In quanto all'industria della costruzione delle macchine, è d'opinione che possa vivere anche in Italia.

Esclude quella delle ruotaie, che appartiene alla siderurgica; ma nella costruzione delle macchine, dove c'entra l'80 e persino il 90 0[0 di mano d'opera, si può benissimo sostenere la concorrenza straniera. Fa però notare alla Commissione la stranezza, che l'Amministrazione non richiede, nei contratti colle Case estere, nessun deposito a garanzia, mentre dalle nazionali si esigono forti somme. A suo credere, il movimento delle merci nella Stazione di Milano raggiungerà le 300 mila tonnellate all'anno, cioè 200,000 d'entrata e 100,000 d'uscita. Queste cifre egli le giudica vicinissime al vero.

Riguardo al modo, al tempo ed alle condizioni richieste per la consegna e riconsegna della merce, spedizione, accertamento d'avarie, indennità per ritardi, ecc. (quesito 52), fa osservare come molti inconvenienti, che si notano, provengono dalla cattiva sistemazione primitiva. Sonvi degli appaltatori, i quali cedono a compagnie di facchini il lavoro col 4 1[2 di vantaggio. Questi ultimi cercano quindi di fare il loro vantaggio, prima di quello dei mittenti.

Sul quesito 57, che riguarda la natura ed importanza dei trasporti delle merci fra le provincie del nord e del sud dell'Italia, nota come troppi vagoni girino vuoti sulle linee. Bisogna anche stabilire delle tariffe che corrispondano ai bisogni reali. I dazii in vigore sono esageratissimi. I tubi d'ottone, per esempio, pagano L. 100 per tonnellata, e si fanno tutti all'estero.

Tutta l'importanza della questione, egli è del parere che stia nella riduzione dei dazii.

Mantegazza (Ingegnere-capo al Servizio di manutenzione), in risposta alle interrogazioni fattegli riguardo al suo Servizio, dice che, quantunque realmente in qualche Stazione manchino gli apparecchi per il carico e lo scarico delle merci, pur tuttavia una deficienza assoluta di materiale finora non si può dire che ci sia, giacchè l'Amministrazione possiede più di 200 grue, la maggior parte delle quali da 2 a 6 tonnellate, e parecchie da 10 a 15.

Sono stati fatti dei progetti, ma lo stato di cose provvisorio di questi ultimi anni ha impedito la loro esecuzione, non dovendosi eseguire che i lavori di stretta necessità.

Avendo poi l'on. *Ranco* chiesto se credeva conveniente di dare la manutenzione della strada a *forfait*, l'ing. *Mantegazza* risponde essere la questione complessa, la manutenzione della strada comprendendo la manutenzione in livello, pendenza ecc., della via, — di più la sostituzione del materiale fisso.

Ad ogni modo, non potersi dare un giudizio assoluto, poichè nella questione della maggiore o minore convenienza d'appaltare la manutenzione non bisogna soltanto attenersi al concetto economico, ma è da aversi riguardo anche alla sicurezza, e talune volte sacrificare a questa la parte finanziaria.

Circa la questione della chiusura colle siepi lungo le linee secondarie, della necessità delle medesime, e circa la giustizia della legge che le prescrive, l'ing. *Mantegazza* è del parere che lungo le linee secondarie si possano in parte sopprimere: — l'unica cosa che, secondo lui, importerebbe maggiormente di modificare, onde raggiungere la massima economia, sarebbero i Capitolati d'impianto, ora stesi come se si trattasse di Società di primaria importanza.

Richiesto dall'on. *Ranco* del suo parere sui passaggi a livello, dice essere sua opinione doversi adottare provvedimenti intesi a diminuire le spese di personale, affidando cioè ad uno stesso guardiano la sorveglianza di due o più passaggi a livello, muniti di sbarre mobili manovrabili a distanza.

Dietro interrogazione del *Presidente*, risponde che la rete è ripartita in quattro divisioni, ciascuna diretta da un capo-divisione, il quale è incaricato ed ha la responsabilità dell'esecuzione dei lavori.

Quando questi non importano una spesa maggiore di lire 500, il capo-divisione ha facoltà di farli eseguire senz'altro; quando invece superano tal somma, si deve chiedere l'approvazione dell'Ingegnere in capo, che l'accorda se non eccede le L. 1000, altrimenti è obbligato a riportarsi alla decisione del Direttore.

Qualunque lavoro dà luogo ad un contratto, che deve portare l'approvazione del Consiglio. Anche nell'organizzazione precedente, se c'era un difetto, questo era l'estremo regolamentarismo, un po' troppo di sacrifizio della sostanza alla forma.

Il sistema di contabilità era ed è troppo complicato — occorrendo, per un lavoro qualunque, stendere un preventivo in triplice esemplare, ottenerne l'approvazione; accordata la quale, si può finalmente stipulare il contratto, che poi dev'essere approvato prima di poter por mano ai lavori.

— Nella seduta del 12, il *Presidente* procede all'audizione del cav. ing. *Ratti Gaetano* (Vice-Direttore dell'esercizio).

Interrogato sull'ordinamento dell'esercizio, espone alcuni dati sulle due Compagnie ferroviarie francesi del Nord e della Mediterranée, per dimostrare come la loro organizzazione sia affatto diversa, e, ciò malgrado, i risultati del servizio siano del pari soddisfacentissimi. Da questo fatto e da altre considerazioni, che svolge, intorno all'ordinamento delle strade ferrate tedesche, deduce essere affatto impossibile porre in principio che esista un tipo di organizzazione-modello.

Espone poi i varii incombenti dei singoli Servizii, facendo emergere come sia utile che ai capi di tali Servizii sia lasciata un po' d'iniziativa e la conseguente responsabilità. Asserisce che tutti i Servizii sono regolati da norme speciali interne; e riguardo ai rapporti fra gli altri Ufficii e la Ragioneria, nota che il passare molte cose dai varii Servizii a questa, senza il tramite della Direzione, produce degli inconvenienti. Non si è accorto che il controllo della Corte dei conti porti troppe lentezze, e nota che alcune di queste sono rese necessarie dal severo controllo che, in una proprietà la quale ascende a 780 milioni, è indispensabile.

Il Servizio del traffico potrebbe essere maggiormente accentrato; ma si può lasciarlo anche come è ora, con 4 divisioni. Sopprimendo queste, si potrebbero fare degli Ispettorati dipendenti da un centro solo. Non crede però che, per la natura dell'esercizio ferroviario, sia conveniente concentrare troppo; avuto riguardo alle peculiari condizioni della rete ed ai centri importanti, come Torino, Milano, Firenze, Verona, il servizio attuale potrebbe continuare benissimo.

In risposta alla domanda 47, che riflette i combustibili, enumera i varii carboni, ligniti e torbe, di cui si servirono le Ferrovie; e conclude coll'asserire che nessuno di questi combustibili nazionali regge alle qualità superiori degli esteri, ma ritiene che possano essere, in date circostanze, utilizzabili.

Interrogato dal comm. *Biglia* circa il modo di valutare le spese di rifacimento dei binarii, esprime il suo avviso, che dal valore del nuovo armamento debbasi dedurre quello effettivo del vecchio che viene levato, nonchè il valore della spesa di manutenzione, che per qualche tempo viene ad essere risparmiata, e ciò secondo le circostanze ed opportune esperienze. Aggiunge però che i criterii per determinare queste spese dipendono dal reddito delle linee, giacchè sopra linee di prodotto chilometrico superiore alle centomila lire i rifacimenti possono succedersi anche a brevi intervalli, senza che rimanga soverchiamente aggravata la spesa di esercizio.

Sul quesito 74: « Come si potrebbero diminuire le spese di esercizio, senza peggiorare il servizio, nè danneggiare il Commercio? », — dice che, secondo lui, si potrebbero studiare delle combinazioni nel servizio delle linee secondarie, che, pur conservando alcuni treni per le coincidenze colle linee principali, permettano di sopprimerne altri, provvedendo al servizio locale con treni composti di macchine speciali più economiche e di vetture appropriate allo scopo.

Passando alla parte del Servizio commerciale, dimostra come la principale attribuzione di esso consista nello studio importantissimo delle variazioni e miglioramenti delle tariffe esistenti e nella creazione di nuove, intese soprattutto a dare sviluppo al traffico all'interno e vincere la concorrenza delle ferrovie estere; nonchè a semplificarle in guisa da rendere più facile al pubblico il loro uso e la perfetta conoscenza della loro portata. Accenna, fra tali attribuzioni, anche quella dello studio per estendere i servizii cumulativi colle ferrovie straniere, e migliorare progressivamente, ed in rapporto ai sempre crescenti bisogni delle transazioni commerciali internazionali, i Servizii già vigenti. Infine, pone in evidenza come spetti sempre al Servizio commerciale la trattazione dei reclami di maggior rilievo del commercio, in quanto escano dalla sfera di competenza dei Capi-divisione del traffico.

Venendo a parlare dei rapporti della Direzione colle prescrizioni contabili vigenti, trova forse non del tutto corretto, in linea amministrativa, che alla Direzione venga tolta la firma dei mandati delle spese, giacchè ciò la priva del mezzo di rendersi conto dell'esito finale di disposizioni state da lei emanate.

Interrogato sulle modalità in uso circa l'assunzione del personale, risponde che si è sempre proceduto per via di esame, esclusa solo una certa parte del personale di basso servizio, non che quello avente grado accademico.

Conclude col far voti che gli sforzi comuni siano rivolti a rendere più semplici le disposizioni generali di servizio, affinchè il funzionamento dell'azienda possa avvenire con quella speditezza che è voluta dall'indole del servizio ferroviario; senza di che, accrescerebbero di valore le ragioni degli oppositori all'esercizio delle strade ferrate da parte dello Stato.

Ponzone comm. Luigi (Capo-Traffico alla 2ª divisione) viene interrogato sull'organizzazione ed attribuzioni del Servizio del traffico, e sui miglioramenti che potrebbero introdursi.

Spiega come è composta la sua divisione, a cui sono preposti un Ispettore-capo, che lo sostituisce, e sei Ispettori capi di altrettante sezioni. Non crede che in questi Servizii sia dannoso l'accentrar troppo, cosa che gli pare conveniente pei Servizii tecnici. I suoi rapporti diretti sono col Direttore generale e con tutti gli altri Servizii. Non ha alcun rapporto col Consiglio d'amministrazione.

Interrogasi poi sul quesito 52 del Questionario, che è il seguente: « Quali osservazioni si possono fare circa il modo, il tempo, le condizioni richieste per la consegna e la riconsegna della merce, per la spedizione, per l'accertamento delle avarìe, per l'indennità in caso di ritardo, ecc.? »

Rispetto alle avarìe, dopo constatate, vengono ricercate le cause che le produssero; e quando è emerso che provengono dall'Amministrazione, in allora vengono liquidate; e così dicasi per le indennità in caso di ritardo. I reclami dei viaggiatori in proposito sono sempre nella stessa proporzione, e così anche quelli del Commercio, che sono sempre stati assai numerosi. Se poi le avarìe vengono constatate come avvenute su ferrovie estere, allora l'Amministrazione si rivolge ad esse, e fa liquidare da persone tecniche la somma dovuta.

Sul quesito 53: « Influenza del cambiamento di rete sul trasporto merci, e se le merci sono sempre spedite sulla linea che richiede minor tempo e spesa », — risponde che fu sempre norma costante di servirsi della linea più breve.

Leggesi il quesito 56, così concepito: « Se sia bene ordinato il servizio cumulativo tra le varie Società italiane ferroviarie o di navigazione, nonchè tra esse e le Società ferroviarie straniere; e se convenga di ammettere le ferrovie secondarie e quelle a sezione ridotta in servizio cumulativo con le reti principali ».

Risponde che gli pare assai bene ordinato il servizio cumulativo; sul quale c'è però sempre campo a miglioramenti, che introduconsi via via che i casi si presentano. Questo servizio, sulle ferrovie secondarie ed a sezione ridotta, viene però sempre fatto dalle Società principali.

Spiega come sono ordinati i servizii a domicilio (quesito 67) e le varie formalità per la Dogana e per il Dazio-consumo, che ritiene rechino incaglio (quesito 69) ai trasporti. Fa un breve cenno di alcune semplificazioni necessarie, quale quella di porre il Dazio-consumo alle Stazioni, invece che alle porte delle città.

Riguardo alle tariffe (quesito 84), crede che alcune siano state soverchiamente abbassate, ed altre inalzate di troppo. La base però generale la crede abbastanza modica, e tale da non sollevare giustificabili reclami.

Sulle osservazioni che si fanno intorno alle tasse di carico e scarico, al diritto di sosta e al diritto fisso (quesito 86), crede savia la disposizione con cui si lascia alla Amministrazione la cura di questo servizio, pel quale essa si serve del personale proprio o d'Imprese private.

Essendo stato impiegato dello Stato nelle ferrovie piemontesi, gli si chiede quali furono l'ordinamento, l'importanza ed i risultati di quelle ferrovie (quesito 108).

In allora, egli dice, tutto faceva capo ad una Direzione generale; c'era anche un Capo-servizio, che sedeva in Alessandria, e la controlleria d'ispezione veniva esercitata dal Capo-servizio dei trasporti e da verifiche di delegati mandati di volta in volta dal Direttore generale. Aggiunge altri particolari concernenti i treni celeri ed i rapporti dei varii Servizii.

Nell'interesse dei terzi, non crede che ne risulterebbe un grande vantaggio se tra loro, nella spedizione delle merci, si indicasse sulla ricevuta la garanzia che la merce abbia ad arrivare a destinazione e in quale tempo, cosa che richiederebbe anche una più complicata registrazione.

Una vera scarsezza di materiale, in relazione all'andamento ordinario, crede non ci sia; ma pel servizio dei porti di mare, alle volte, il materiale manca, in causa dell'improvviso agglomeramento di sbarchi, che spesso avviene. Però, nel senso vero, il materiale non manca. A Milano poi questo ammanco non può mai succedere, perchè l'arrivo delle merci sta in proporzione dell'uscita come due terzi a un terzo.

Il suo personale dei treni fa in media da 8 a 9 ore di lavoro al giorno, con una percorrenza di 180 o 190 chilometri: è sufficiente al servizio, ed ha interesse a viaggiare, perchè allora ha un aumento di stipendio. Di regola generale, il Servizio del traffico fa anche quello commerciale.

Interrogato se non si verificò qualche inconveniente nel 1859, in causa della mancanza di prontezza per il servizio del passaggio delle truppe e del materiale da guerra, risponde che ci fu qualche lagno per cose secondarie; ma, in quanto al servizio, il personale non ebbe che lodi per aver soddisfatto, in numero scarsissimo, a incombenti gravissimi.

Il trasporto da Ponte Corone a Casale del Corpo d'armata del maresciallo Canrobert, ascendente a circa 26 mila uomini e 480 cavalli, fu fatto con 13 treni, impiegando due ore per ciascun treno, cosa che valse a quelle truppe di giungere in tempo a Magenta e decidere della vittoria.

Mangili (concessionario della linea di navigazione sul Lago Maggiore) nota come il servizio cumulativo sul Lago Maggiore è scarso. Nei suoi rapporti colle Ferrovie dell'Alta Italia c'è perfetto accordo; ed in quanto alla contabilità, gli pare che ora ci sia più regolarità e speditezza d'una volta.

Rispetto agli abbassamenti ed inalzamenti della tariffa (quesito 83), nulla si è innovato sul Lago Maggiore. Le tariffe, in massima, non sono troppo elevate, ma ritiene ci sia difetto di classificazione delle merci. Neanche il regolamento è ben chiaro sulle tariffe di transito; da ciò quindi inconvenienti e liti. — Pei biglietti festivi siamo in servizio cumulativo coll'Alta Italia. In Isvizzera specialmente, ci sono facilitazioni per grosse compagnie di viaggiatori.

Egli provò a fare lo stesso; ma avvennero tali inconvenienti, e così pure pei biglietti permanenti personali, che dovette togliere ogni operazione di questo genere. — Per le merci a piccola velocità, il servizio cumulativo è incagliato, perchè si esige che i colli vengano ripesati prima di caricarli sui vapori. È un inconveniente a cui bisogna rimediare.

Milesi Angelo, ingegnere, parla sul Capo V — spese d'esercizio e di manutenzione —, e specialmente sulle ferrovie secondarie. Crede che la base fondamentale delle economie trovisi nella piccola velocità. La limitazione della velocità influisce grandemente sull'economia. Entra in minuti particolari tecnici. Gli piacerebbe l'adozione del sistema prussiano, il quale dal treno diretto va sino a quello di 11 chilometri all'ora per le vie puramente commerciali.

Parla sulla domanda 58, che è la seguente: « Da quali provincie partono le merci che in maggior copia si esportano? A quali provincie metton capo quelle merci che in maggior copia si importano? »

A Bergamo, sua patria, vi è una Stazione, che ha un movimento di merci di più di 100,000 tonnellate all'anno, movimento che è indubitatamente tra i più forti; ebbene, ivi non c'è nemmeno una grue, e tutto il carico e scarico si fa a braccia d'uomini, con grande perditempo e maggiore spesa.

Tra le piccole ferrovie di altre Compagnie minori e le Società grandi, non crede che ci possano essere degli inconvenienti nel servizio cumulativo, qualora le prime tengano separata quella parte del servizio che si riferisce ai bisogni puramente locali. Preferisce di vedere le ferrovie in mano a Società grandi, anzichè a piccole, per evitare tutte le brighe e tutto il perditempo dei trasbordi, ecc., che ne scaturiscono.

Alla domanda 147: « Esistono ragioni per determinare un mutamento nella politica ferroviaria italiana, abbandonando l'esercizio per mezzo delle Società private e adottando l'esercizio per mezzo del Governo », — risponde che soltanto il pensiero di una possibile guerra basta per convincerlo interamente che l'esercizio delle ferrovie in mano del Governo è, non solo cosa utile, ma doverosa, e della massima importanza per l'interesse della nazione e della sua sicurezza.

Boselli comm. Leopoldo (Consigliere d'amministrazione) divide perfettamente le opinioni espresse sulla necessità di un servizio economico nelle vie secondarie. Per la disciplina ed il buon andamento del servizio, crede che la presente sistemazione degl'impiegati del traffico sia buona e debba mantenersi. Nel sistema delle promozioni c'è un regola-

mento, che è molto preciso e particolareggiato, il quale serve di norma invariabile.

Fino al 1873 ci fu una pianta regolare degl'impiegati, pianta che resse anche dopo. Ma, aumentate le linee di 580 chilometri, si dovette ordinare un'altra pianta, che si sta facendo, e sulla quale saranno poi deliberati gli aumenti di stipendio. Gli impiegati, nei loro lamenti, possono sempre ricorrere all'impiegato superiore ed alla Direzione. Il minore stipendio è di 720 lire, che è il primo soldo; ed a lui pare che gl'impiegati siano tutti retribuiti, se non lautamente, però con equità ed in ragione dei servizii prestati. Risponde pure ad altre domande sullo stesso tema.

A questo punto, riconoscendo che il tempo e lo spazio assegnati al nostro periodico c'impediscono assolutamente di abbracciare tutta la materia svolta nelle sedute giornaliere della Commissione d'inchiesta, per quanto pur volessimo restringerci a darne un semplice sunto, come abbiamo cominciato a fare; — ci troviamo costretti a limitarci ad accennare soltanto sommariamente ai varii interrogatorii, colla riserva e promessa di riferire in seguito dai verbali ufficiali quelle parti degli interrogatorii stessi che ci parranno più importanti e più direttamente connesse col grande problema dell'esercizio ferroviario, scopo precipuo dell'inchiesta parlamentare di cui si tratta.

Premessa tale indispensabile dichiarazione, diamo luogo all'accennata indicazione sommaria delle sedute che si susseguirono in Milano dal 14 a tutto il 18 corrente, in cui ebbero termine, passando la Commissione d'inchiesta a Torino, come fu annunciato e come si dirà più sotto.

Nella seduta del 14, venne primieramente interrogato l'ing. *Ulisse Salis* (già Commissario governativo ed ora membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia), il quale, rispondendo ai quesiti 109 e 113, accennò alle innovazioni introdotte nell'esercizio ed alle economie ottenute dal 1° luglio 1878; e circa il quesito 129 sui vantaggi e danni derivabili dalla divisione della rete ferroviaria in due reti longitudinali, vi si dichiarò contrario.

È poscia interpellato il sig. *Giuseppe Sangiorgi* (negoziante), il quale tratta lungamente sugli art. 88 e 89, propugnando l'abolizione delle tariffe di favore, che crede dannose all'interesse generale; e circa l'art. 90 per la maggior semplificazione possibile nell'applicazione delle tariffe. Depone la Memoria da lui letta.

Viene poscia interrogato il sig. cav. *Barbavara* (capo dell'Agenzia del movimento), il quale spiega le attribuzioni del suo Servizio e le vigenti relative disposizioni, che trova regolari e sufficienti al bisogno.

L'ing. *Cesare Bermani* (Capo-divisione della Manutenzione e lavori) espone tutte le operazioni dipendenti dal suo Ufficio, e dimostra come la manutenzione non fu mai trascurata dalla cessata Amministrazione.

— Sciolta la seduta, si aperse quella del 15 colla interrogazione del sig. comm. *Lodovico Petitbon* (ragioniere centrale), il quale dà ampie spiegazioni sul modo con cui procede la parte dell'amministrazione a cui è preposto.

Viene poscia interrogato il sig. *Giuseppe Spindler* (rappresentante la ditta Michele Rizzi di Cremona, commerciante in uova), il quale, in risposta al quesito 88 circa alle tariffe suscettibili di aumenti o diminuzioni, combatte le tariffe di favore e le agevolezze accordate alla ditta Cirio di Torino. E depone la Memoria da lui letta.

Il sig. *Carlo Marchiori* di Lendinara (commerciante) si lamenta anch'egli del contratto Cirio. Dà particolari indicazioni sul commercio ferroviario delle uova, ed appoggia l'attuazione dei *vagoni refrigeranti*.

Il sig. *Corrado de Fontana* (Avvocato-capo del Contenzioso) parla a lungo sull'ordinamento del suo Ufficio (in risposta al quesito 14), sulle cause civili e penali, cui diede origine la costruzione e l'esercizio di ciascuna rete, sulla loro importanza ed entità.

Poscia il sig. ing. *Gabriele Bussi* (Commissario governativo), risponde diffusamente ai quesiti n. 23, circa le Divisioni dei traffici; n. 40 circa la qualità e quantità del materiale; ed al 49 circa il numero dei treni e gli orarii. Parla pure sul sistema per l'applicazione delle tariffe.

Il sig. *Loria* (professore di strade ferrate all'Istituto tecnico) si dichiara favorevole all'esercizio governativo, secondo le idee già da lui sempre propugnate, e di cui si è parlato anche nel nostro giornale.

— All'aprirsi della seduta del 16, è di nuovo interrogato il prof. *Loria* intorno all'esclusione assoluta da lui fatta nella seduta precedente del sistema di esercizio con Società che non sieno proprietarie delle linee. Egli sviluppa a lungo le sue idee circa l'esercizio governativo e la ripartizione della rete italiana in tre grandi gruppi: *Nord Centro e Sud.*

Si presenta quindi il cav. *Fedele Massara* (direttore del *Bollettino d'agricoltura*), il quale, rispondendo al quesito 146, non crede che l'esercizio delle ferrovie dato a Società private possa riescire di vantaggio al paese.

Parla quindi l'ing. *Tatti*, anch'esso, allo stato attuale, favorevole all'esercizio governativo. Dopo avere accennato ad un nuovo ordinamento che intenderebbe dare al servizio ferroviario colla creazione di un apposito Dicastero, assolutamente indipendente dal Governo centrale, dice che, in massima, egli è partigiano dell'esercizio di Società private posseditrici delle ferrovie, che fecero così buona prova in Francia, in Inghilterra e dappertutto; ma, dacchè in Italia non è possibile ciò per mancanza di capitali, così nell'esercizio goverativo vorrebbe maggiori garanzie appunto col Dicastero proposto. È di opinione che la Società dell'Alta Italia trovò sempre sbarrata la via ad una vita prospera dal Governo. Il corso forzoso la danneggiò grandemente, e così pure l'aumento enorme della fondiaria e delle tasse nuove, cose tutte che non esistevano quando la Società assunse l'esercizio; di più le si proibiva di aumentare le tariffe, e così si vedeva sempre di fronte o la liquidazione o miseri utili, a differenza d'un commerciante qualunque, il quale può a suo piacimento aumentare la merce e quindi rifarsi sulle maggiori spese.

Poscia il sig. *Edoardo Clerici* (negoziante di cuoio parla sul quesito 87, e domanda una modificazione della tariffa a vantaggio della sua industria.

Il comm. *Angelo Villa-Pernice*, rispondendo alle domande generali, crede il riscatto necessario per tutte le linee, che a suo avviso sono in deterioramento e richiedono grandi riparazioni, l'esercizio governativo imposto da ineluttabili necessità.

Però ammette più volentieri uno stato transitorio, perchè, in quanto all'esercizio governativo stabile, ostano ragioni di carattere amministrativo, finanziario e politico.

Crede poi bene che si facciano studii per coordinare meglio il servizio ferroviario. Riguardo alla teoria di fare dei grossi gruppi, dubita assai che essa possa portare al pericolo di investire le due o tre sole Società, che sorgeranno, di troppa potenza; se i gruppi, invece, fossero molti, si cadrebbe nell'altro guaio della dannosa divisione di direzione, di orarii incomodi, di troppi trasbordi, di aumento di spese generali, di gelosie, ecc. Desidererebbe dunque che le ferrovie fossero divise secondo le condizioni della popolazione, del commercio e del suolo, e che fossero distribuiti i pesi ed i vantaggi sulle diverse Società. Non crede molto opportuna la divisione orientale ed occidentale delle ferrovie.

Dice che il confronto colle antiche ferrovie del Piemonte, il cui esercizio era in mano al Governo, non regge, perchè ivi il Direttore generale, che era uomo onestissimo e capace, poteva e faceva cose che, se si facessero ora, si correrebbe pericolo di irregolarità e di critiche. Neanche il confronto colle Meridionali crede possa essere citato per sostenere la tesi d'accordare l'esercizio *per poco tempo* alle Società, perchè alle Meridionali era allogato anche un ingente lavoro di costruzioni.

Il suo concetto è, che il Governo assuma l'esercizio per quel tempo necessario onde formarsi un concetto dei bi-

sogni delle ferrovie e del pubblico servizio, e quindi dar tempo al costituirsi di Società, alle quali si dovrebbero fare le concessioni per un periodo non minore di 40 o 50 anni, necessario all'ammortamento dell'ingente capitale da impiegare.

Rispondendo al quesito 75 circa le ferrovie secondarie, conclude col dire che anche per queste si dovrà venire al riscatto, perchè l'esercizio senza la proprietà della linea non va.

In quanto alle Meridionali, crede valga meglio, in conclusione, il riscatto alla modificazione della Convenzione attuale. —

Viene poscia interrogato il sig. *Pietro Brambilla* (Consigliere delle Ferrovie Meridionali), il quale dimostra che, se le diverse Società ferroviarie non corrisposero alla generale aspettativa, fu perchè il Governo fece loro delle condizioni colle quali era assolutamente impossibile prosperare. Le peggio trattate, a suo credere, furono le Romane, le quali, non meno delle Meridionali, ebbero sempre ostile il Governo.

Egli crede che le Società, qualora poste in condizioni regolari e vitali, così da offrire una giusta retribuzione dell'industria e del capitale impiegato nella medesima che stia in relazione ai rischi, possono corrispondere perfettamente anche da noi, come in Francia ed Inghilterra, a tutte le esigenze, con pericoli assai minori di quelli che presenta l'esercizio governativo.

Entra poscia a parlare di questo, e degli inconvenienti pubblici e burocratici che presenta. Accennando all'esercizio governativo dell'antico Piemonte, dice che non darebbe norma, perchè quell'esercizio era una vera dittatura del comm. Bona, che, forte della sua incontestata autorità e onestà, disponeva a suo modo, senza badare a leggi e regolamenti, sicuro di essere assoluto dal Governo e dall'opinione pubblica. Senza quella libertà d'azione, è certo che non avrebbe potuto continuare come ha fatto.

Egli crede che nel nostro paese l'esercizio governativo farebbe ora cattiva prova, e si dichiara perciò deciso fautore dell'esercizio privato. In linea politica, questo non diede mai, nè da noi, nè all'estero, neppur l'ombra d'illecite influenze; e in linea militare, diede, tanto qui da noi nelle guerre nazionali, come in Francia, splendidi esempi di poter rispondere a tutte le esigenze.

A questo proposito, fa i più alti elogi del personale dell'Alta Italia, che in quelle difficili congiunture diede prova di grande abnegazione e patriottismo, e si rese benemerito del paese. Sarebbe un'ingiuria, egli dice, il credere che un personale ferroviario, tutto nazionale, solo perchè appartenente a Società private, possa essere inferiore in patriottismo al personale governativo. Non si può ammettere dubbio in argomento.

In quanto alle opere che, per scopi strategici, il Governo potesse desiderar d'introdurre nelle ferrovie, nulla gli impedirebbe di eseguirle anche sotto il regime delle private Società.

Interrogato quale sarebbe la divisione delle reti che preferirebbe, dice che, fra quelle ideate, propende per quella longitudinale fra due Società potenti, all'incirca come nel progetto Depretis; poichè tale divisione gli sembra la più appropriata alla configurazione geografica della nostra penisola, e la più vantaggiosa per l'applicazione su vasta scala delle tariffe differenziali e internazionali, colla possibilità di grandi percorrenze senza trasbordi e senza cambiamento di materiale.

Ritiene infine che un esperimento, che provi praticamente la prevalenza di un sistema sull'altro, come ha sentito proporre da un altro interrogato, lasciando cioè l'esercizio governativo alla rete dell'Alta Italia, e affidando quello del Sud e parte del Centro alla Società delle Meridionali, non reggerebbe; poichè quest'ultima resterebbe forzatamente sacrificata, trovando nell'Autorità tutoria e in tutti gli organi governativi una parte interessata alla sua sconfitta, dopo un'esistenza che sarebbe pur naturale conseguenza delle cose, amareggiata da inconvenienti e urti anche maggiori dei fin qui lamentati.

— Nella seduta del 17, il sig. *Gariboldi* (rappresentante la Ditta Bellotti, negoziante d'armi) legge una memoria sopra il quesito 88, relativo alle tariffe di trasporti suscettibili di aumenti o diminuzioni, ed insiste per la diminuzione di quella per le cartuccie.

Il sig. *Martuscelli* (capo dell'Ufficio di riscontro della Corte dei conti) spiega l'ordinamento e le incombenze del suo Ufficio circa il controllo sull'andamento delle ferrovie.

Il sig. *Cesare Garavaglia* (negoziante di carboni) risponde al quesito 52 sulla consegna e riconsegna della merce, e domanda provvedimenti contro gli ammanchi.

Uno studente Belga, sig. *Federico Botta*, parla di una macchina adoperata nel Belgio, che a suo avviso riescirebbe molto utile sulle nostre ferrovie secondarie. E parla pure sugli articoli 40, 88, 91, 153 ed altri del Questionario.

Anche il sig. *Giuseppe Prescenda* (negoziante di carbone) lamenta gli ammanchi di carbone nei trasporti, e domanda provvedimenti. Quale ex Capo-Stazione, espone poi alcune sue idee sulla semplificazione dei Servizii.

Il sig. *Pietro Lavison* (Capo dell'Economato) dà informazioni sull'andamento del Servizio a cui è preposto.

Poscia il sig. avv. *Antonio Galateo* (Capo dell'Ufficio legale del traffico per la divisione di Milano) parla a lungo sul Contenzioso, e specialmente su quello relativo all'esercizio. Domanda parecchie economie sul servizio legale; difende la Ferrovia circa i lagni degli spedizionieri, sostenendo pure la Convenzione Cirio.

Dopo alcuni dati statistici sul numero delle liti, che sono in media circa 300 all'anno, di cui 50 circa di Tribunali superiori, conchiude sollecitando una legislazione ferroviaria ed una riforma economica, secondo le idee da lui tracciate sul Contenzioso ferroviario.

— Nella seduta del 18, il sig. *Frigo* (Ispettore principale) desiderò di parlare sulla Convenzione Cirio, che egli difende dalle accuse mossele, le quali, se fosero vere (egli dice), darebbero un sinistro concetto dell'Amministrazione ferroviaria. Dopo avere esposti dati e cifre in appoggio della sua difesa, egli conclude promettendo alla Commissione di mandarle per iscritto i dati relativi ai quesiti 88 e 89, che si riferiscono alle tariffe suscettibili di diminuzione, senza che ne venga danno al Commercio ed all'azienda ferroviaria, ed ai giusti criterii per determinare e classificare le tariffe.

L'ing. costruttore *Giovanni Bellini* discorre poi sul quesito 153, circa il migliore raggruppamento delle ferrovie italiane; egli propenderebbe per la formazione di tre grandi gruppi. Quanto all'esercizio, si dichiara contrario al governativo; opina che le ferrovie sieno un'industria affatto privata rispetto all'economia dei trasporti, ed un servizio pubblico rispetto alle tariffe ed agli orarii. Approva, per questa parte, le Convenzioni Depretis, criticandone invece la parte relativa alle nuove costruzioni.

Il sig. *Giovanni Lavagna* (Contabile del Materiale fisso) espone alcune sue idee sui quesiti 15, 16, 18 ed altri, che trattano dell'ordinamento e delle attribuzioni del Servizio del Materiale e di quello della Manutenzione. Parla poi a favore degl'impiegati, lamentando la tassa di ricchezza mobile sugli stipendii.

Il sig *Sangiorgi* (negoziante), che già parlò in altra seduta sulla Convenzione Cirio, insiste sulle cose da lui asserite, e confutate dal sig. Frigo; e specialmente conferma l'accusa che il sig. Cirio trasporta anche merce non sua, sotto il proprio nome.

Alla domanda del *Presidente* se egli possa provare con documenti la sua accusa, il *Sangiorgi* risponde che farà pervenire alla Commissione una Memoria, corredata dei documenti necessarii.

Il sig. *Federico Guscetti* (ingegnere in America) parla di un carbone americano, senza fumo, nè odore, da lui offerto al Governo italiano, il quale non accettò l'offerta perchè legato da contratti coll'Inghilterra. Dice che le Ferrovie Romane adoperano quel carbone, che sarebbe utile anche per le Ferrovie dell'Alta Italia. —

Dopo ciò, il *Presidente* dichiara che la Commissione pone fine alle sue sedute in Milano, per continuarle a Torino. Ringrazia quindi tutte le persone che si prestarono volonterosamente ad offrire informazioni e dati alla Commissione d'inchiesta.

TRENI AD USO OMNIBUS
sulle Ferrovie secondarie

Ora che anco in Italia le Amministrazioni delle Strade ferrate si preoccupano della necessità di modificare il sistema di traffico, massime sulle linee secondarie, onde renderle produttive, od almeno non passive, come fu attuato nel Belgio, crediamo far cosa gradita ai nostri lettori ed utile al paese, riassumendo la relazione fatta dal sig. Reder, Direttore della Strada ferrata da Berlino a Görlitz, in una seduta della *Verein für Eisenbahnkunde* in Berlino:

Il fatto che, in seguito alle sempre crescenti pretese nel traffico dei passeggieri sulle strade ferrate tedesche, non sono più coperte le relative spese cogli introiti che se ne ricavano, fece volgere tutta l'attenzione delle Amministrazioni interessate a studiare se fosse possibile diminuire quelle spese, non potendosi certo pensare ad un aumento nei prezzi per i biglietti dei passeggieri.

Fra tutti i mezzi finora escogitati per raggiungere tale scopo, quello che attira di più l'attenzione e che pare poter risolvere convenientemente il problema, si è l'attuazione dei così detti *treni ad uso omnibus*, sulle linee secondarie, che prima erano esercite coi mezzi ordinarii di locomozione.

Questi treni si fanno a piccola velocità e con materiale leggiero. La loro convenienza è più che dimostrata sulle linee destinate al servizio locale, vicino a grandi centri, dove frequente è il traffico dei viaggiatori. Di più, in certe circostanze quando in una linea principale è poco numeroso il concorso di viaggiatori, parrebbe che dovesse tornar vantaggiosa l'adozione di questo nuovo genere di trasporti.

Si è per questo motivo che, in vista della novità della cosa, è di grande utilità il rendere di pubblica ragione tutte le esperienze che si fecero in proposito, e riesciranno quindi interessanti le seguenti notizie sull'esercizio con treni ad uso *omnibus* da lungo tempo in attività sulla linea Berlino-Grünau di chil. 13.72, e sulle condizioni e deduzioni che se ne possono trarre.

Fra Berlino e Grünau vi sono le fermate di Johannisthal ed Adlerdorf, le quali, in un a Grünau, danno un contingente non indifferente di viaggiatori per Berlino.

Dei treni regolari della strada ferrata Berlino-Görlitz, se ne fermano tre in quelle Stazioni summenzionate, tanto nell'andata che nel ritorno; ma pure, a causa dei continui rapporti che esistono con Berlino, era ancora a desiderarsi un maggior numero di treni per il servizio locale. Ma se ciò si avesse voluto fare con treni speciali, le spese avrebbero superato gl'introiti.

Si fu allora che si venne a trattative colle Strade ferrate, allo scopo di permettere che sulla linea ordinaria venisse fatto un servizio di treni ad uso *omnibus*, servendosi degli *omnibus* a vapore sistema Rowan.

Però, all'epoca delle trattative, l'*omnibus* in questione non era ancora tanto perfezionato da poter con esso esser sicuri che venissero osservate tutte quelle condizioni che la Società ferroviaria giudicava necessario d'imporre onde la sicurezza del servizio potesse garantirsi. Si fu perciò che la proposta venne respinta.

Dopo ciò, si venne a trattative colla fabbrica Krauss e Comp. di Monaco, la quale si offrì di fare il servizio colle sue ben note macchine da *tramways*.

Ora, con tali macchine, l'Amministrazione delle strade ferrate non riconobbe che potessero verificarsi gli inconvenienti nel servizio, per i quali aveva dovuto negare il suo assenso agli *omnibus* a vapore, sistema Rowan. Si chiese quindi l'assenso dell'Ufficio di sorveglianza governativa; e tale assenso fu concesso, alla condizione, che l'esercizio di *omnibus* si limitasse alle sole carrozze di III classe; che il servizio di Posta dovesse ridursi a quello delle sole lettere e stampe; che non si dovessero trasportare bagagli; e che si potesse sopprimere il vagone di scudo, posto fra la macchina ed il treno, qualora la velocità non superasse i 30 chilometri all'ora. Si prescrisse inoltre che accanto al macchinista vi dovesse essere, in ogni locomotiva, anco il fuochista.

Le condizioni contrattuali fra le parti interessate furono:

1. Che la Ditta Krauss e Comp., dovesse fornire senza compenso le macchine e le carrozze necessarie;
2. Che la medesima Ditta dovesse sottostare a tutte le conseguenze e tasse che la legge potesse imporre, in seguito a questo nuovo genere di traffico;
3. Che la Ditta garantisse le spese generali di esercizio sulla linea alla Società ferroviaria.

Per contro, la Società ferroviaria Berlino-Görlitz assumeva a proprio carico, tanto l'esercizio d'*omnibus*, quanto le spese inerenti, comprese quelle per la riparazione delle macchine e delle carrozze.

Degli introiti della linea, dedotte le spese generali di cui al N.° 3, la metà andrebbe a favore della Ditta Krauss e Comp., e l'altra metà alla Società ferroviaria.

L'esercizio d'*omnibus* venne aperto il 9 settembre 1878, e continua tuttora senza aver dato luogo ad inconvenienti di sorta. Esso venne fatto con *una sola* macchina da *tramways*. Questa macchina era tutti i giorni in servizio, e solo la domenica mattina veniva spenta per essere lavata e riparata: al dopo pranzo faceva ancora tre viaggi.

Per quanto concerne le dimensioni principali di questa macchina, essa ha una forza di 25 cavalli. È a quattro ruote accoppiate, ma l'accoppiamento venne poi soppresso, perchè la locomotiva, anco con un solo asse producente peso aderente, sviluppava sufficiente forza per fare il servizio dei treni.

La stessa cosa si verificò in Italia, nei *tramways* ove queste macchine sono impiegate.

La pressione del vapore è di 12 atmosfere. Il diametro dei cilindri è di 160 m[m, la corsa di 300 m[m, il diametro delle ruote di 800 m[m. Superficie di riscaldamento m. 9.11.239; superficie della graticola 0.29. Peso totale in servizio chilog. 7,200.

I treni di questo servizio d'*omnibus* consistono, a seconda della frequenza dei viaggiatori, in una, due o tre carrozze ordinarie di III classe di quelle della strada ferrata Berlino-Görlitz, le quali pesano ognuna 8,500 chil., e contengono 40 persone. Secondo le esperienze fatte, la macchina può trascinare anco 4 carrozze piene, mantenendo la prescritta velocità.

Per il servizio estivo, che incominciò il 1° marzo p. p., si mise una seconda locomotiva eguale alla prima, sia per riserva, come per render possibile un maggior numero di treni nei giorni festivi. Per ultimo, si fanno correre delle carrozze a due piani, contenenti 100 persone, e che hanno una tara di soli 7,000 chilogrammi.

Il tempo impiegato pel viaggio del treno *omnibus* è di 25 a 30 secondi per ogni incamminamento, di 12 a 15 secondi per ogni rallentamento, e di 45 secondi per ogni fermata nelle Stazioni intermedie. Quando il treno cammina con tutta la velocità concessa, esso può essere fermato nel tratto di 18 metri, mediante il potente freno Exter, di cui la locomotiva è munita.

Secondo l'orario estivo, nei giorni feriali si hanno 12 treni *omnibus* tra Berlino e Grünau, mentre nei giorni festivi ve ne sono soli 6, perchè in quei giorni la linea è percorsa da treni ordinarii festivi, che si formano nelle Stazioni fra Berlino e Grünau, e che poi vanno a Königs-Wustenhausen.

Il biglietto di viaggio costa 50 pfennig per la sola andata, e 70 pfennig per l'andata e ritorno. Del pari che nei *tramways* a vapore od a cavallo, il conduttore cura l'esazione del prezzo del viaggio, ed in modo analogo succede il controllo.

Nel calcolo delle spese d'esercizio per i treni ad uso *omnibus* non si comprendono quelle per i guardiani e per le riparazioni della strada ferrata, perchè i detti treni percorrono la linea negli intervalli fra i treni ordinarii, e quindi la linea è sempre guardata. Di più, a causa della velocità limitata dei treni ad uso *omnibus* e per la loro leggerezza, sono insignificanti le spese di manutenzione, che possono causare alla strada.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Domenica scorsa, nelle sale terrene del palazzo Carignano, la Commissione d'inchiesta per l'esercizio ferroviario ha aperto in Torino le sue sedute pubbliche, nelle quali vengono sentiti i principali funzionarii delle Ferrovie dell'Alta Italia, oltre ad altre persone del Commercio, dell'industria, del Foro e militari.

La Commissione, presieduta dal chiarissimo senatore Brioschi, è quasi al completo: cioè sono presenti gli on. senatori Bembo, Torelli, Cadorna e Verga, gli on. deputati La Porta, Ranco, Nervo, Genala, Brin, e l'ispettore Biglia.

Le sedute continuarono in questi giorni, e non sono ancora terminate; per cui ci riserbiamo a darne nel prossimo numero un conveniente rendiconto, entro gli stretti limiti assegnati al nostro giornale.

Notiamo però che il pubblico assiste in buon numero alle sedute della Commissione, e mostra di prendervi vivo interesse; tanto più che da qualche oratore si discute con molta competenza il vero soggetto pel quale fu istituita la Commissione d'inchiesta, cioè l'esercizio delle nostre ferrovie.

Col 1° maggio p. v. verrà incominciato un nuovo corso pratico d'istruzione sul servizio ferroviario presso le Stazioni ed Ufficii delle Amministrazioni ferroviarie italiane da parecchi uffiziali dell'esercito, stati all'uopo comandati dal Ministero della guerra.

Tale corso verrà eseguito colle stesse regole e norme state adottate negli anni scorsi, e che ebbero a dare risultati pienamente soddisfacenti.

Col giorno 21 corrente sono incominciate, presso la Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate Meridionali in Ancona, alcune conferenze fra i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane per discutere e risolvere diverse questioni relative al servizio cumulativo fra le dette Amministrazioni.

Faremo conoscere, a suo tempo, i risultati di tali conferenze.

In questi giorni trovansi riuniti a Roma i rappresentanti delle Strade ferrate dell'Alta Italia, Meridionali e Romane per discutere e concretare, in concorso del Ministero dei lavori pubblici, il nuovo orario estivo per le ferrovie italiane.

In tale circostanza si prenderà pure una decisione definitiva sui provvedimenti da adottarsi per migliorare le comunicazioni di Torino e Milano con Roma, argomento questo che ha già formato recentemente oggetto di studio nelle conferenze tenutesi a Milano, come abbiamo a suo tempo annunziato.

In occasione della fiera, esposizione e corse di cavalli, che avranno luogo a Modena negli ultimi giorni del corrente mese, si sono dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, d'accordo colle altre Amministrazioni ferroviarie del Regno, accordate le consuete riduzioni di tariffa pel trasporto delle merci, delle macchine, del bestiame e degli espositori accorrenti a quella pubblica mostra. Sarà inoltre, a favore dei visitatori, prorogata la validità dei biglietti di andata e ritorno.

Sono in corso trattative tra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e la Società francese delle linee da Parigi e Lione al Mediterraneo per attivare fra qualche giorno un treno speciale di piacere da Parigi a Venezia. Tale treno darà diritto ad una fermata di 24 ore a Torino e di 5 giorni a Venezia; e, nel ritorno, di altre 24 ore a Milano.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, nell'intento di raccogliere le lagnanze che dal Commercio, e dal pubblico in generale, si fanno contro il servizio delle Ferrovie medesime e darvi pronta soddisfazione, ha stimato opportuno profittare delle deposizioni che si faranno via via innanzi alla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate; ed ha per ciò dato incarico ad un suo agente di seguire la Commissione stessa nel suo giro su questa rete, e di raccogliere minutamente tutte le rimostranze del pubblico, per rapportarle al detto Consiglio.

Crediamo dover segnalare all'ammirazione del pubblico un atto di coraggio compiuto da certa Benedetta Bottino, la quale, trovandosi di guardia al passaggio a livello della strada ferrata detto della Vesinia presso Voltri, con evidente pericolo di essere schiacciata dal sopraveniente treno 661 (ore 6.15 di sera), giunse a salvare da certa morte una guardia daziaria, che, attraversando imprudentemente la strada, era caduta traverso il binario.

Ci scrivono da Roma che dalla Sezione 1ª del Consiglio superiore dei lavori pubblici vennero in questi giorni approvati: un progetto per opere di consolidamento dell'argine Corona nel tronco ferroviario Villarosa-Leonforte; altro per sistemazione della trincea Molfino sulla ferrovia Palermo-Porto Empedocle; ed una perizia della ulteriore spesa, di cui occorre chiedere autorizzazione alla Camera, per proseguire ed ultimare i lavori della strada nazionale da Genova a Piacenza, spesa che ascende a L. 800 mila.

La Sezione 2ª del Consiglio medesimo approvò i progetti: per sistemazione del froldo e coronella Pongiluppi in destra della Secchia, nel Comune di Concordia (Modena); per sistemazione delle sponde di un tratto del Canale Naviglio di Modena; per difesa frontale all'argine sinistro di Po, denominato froldo Cicognara, in provincia di Mantova; per costruzione di uno scalo in servizio della navigazione del canale emissario del lago di Bientina in provincia di Pisa; e per completamento del muro di difesa del porto S.ª Venere, in provincia di Catanzaro.

Finalmente il Consiglio generale approvò, con alcune aggiunte e modificazioni, un progetto di regolamento per la sistemazione e conservazione delle strade vicinali; e dichiarò infine lodevolmente compilato, e di assai utile attuazione, un progetto di bonificamento del territorio del quinto circondario idraulico ferrarese, mediante macchine idrovore a vapore.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia da Udine al mare. — La *Patria del Friuli* dice che la Commissione promotrice di questa ferrovia si adunò il 20 aprile a Udine, e la seduta durò dal mezzogiorno alle due. Oltre i membri della Commissione, erano presenti gli on. Billia e Fabris, deputati al Parlamento. Venne esposto a qual grado di lavoro sia, al momento, il progetto affidato all'ing. Chiaruttini; e si parlò anche della probabilità che lo Stato abbia ad aggiungere questa linea alle altre elencate nello schema di legge che sta per essere discusso alla Camera. Benchè trattisi d'un breve tronco, con la spesa di appena due milioni e mezzo, e la cui utilità è incontestabile, dalle discussioni suddette non emerse che sia facile l'ottenere dal Ministero, così subito, quest'aggiunta di spesa sul bilancio. Ad ogni modo, la Commissione farà premura all'ing. Chiaruttini per il sollecito compimento del progetto.

Ferrovie Romane. — Si ha da Firenze, 17, che il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie Romane ha approvato la nomina del comm Bertina, finora direttore dell'esercizio, a reggente la Direzione generale, con 15 voti favorevoli ed 1 contrario.

Noi pure applaudiamo all'operato del Consiglio delle Romane, poichè la scelta fatta ci pare per ogni conto assai opportuna e lodevole.

Tramways di Roma. — La *Libertà* del 21 scrive: Questa mattina sono state messe in esercizio, sulla linea Roma-Ponte Molle, due nuove bellissime *giardiniere*, capaci di contenere 50 persone. Sono giunte ieri in Roma da Milano, dove furono costruite nello Stabilimento Grondona di quella città.

È una soddisfazione per noi vedere come oramai si possono fabbricare in Italia vetture che, per eleganza, robustezza e solidità, sfidano la concorrenza con quelle straniere. Queste due nuove vetture furono subito provate, e la prova riuscì bene, al punto che il signor Desiderio Baccelli, l'egregio Direttore dei *tramways*, stabilì di metterle subito in circolazione.

Ferrovie economiche e tramways di Torino — Nella seduta del 18, il Consiglio provinciale di Torino riprese la discussione del regolamento per le concessioni di impianto ed esercizio di ferrovie economiche e *tramways* sulle strade provinciali.

Dopo lunga ed intralciata discussione dei 49 articoli del regolamento, il cons. *Compans di Brichanteau* propone un articolo addizionale, tendente ad obbligare i concessionarii di *tramways* a prendere il loro materiale fisso e mobile dall' industria nazionale.

Il cons. *Frescot* dichiara non poter che lodare l'intenzione generosa del cons. Compans; ma fa osservare che le disposizioni che costringono, sono di impossibile esecuzione pratica. È difficile assai che in Italia i concessionarii trovino nell'industria condizioni consone ai loro interessi. È un errore il credere che si possano tutelare le industrie con coercizioni: le vere industrie non hanno bisogno di questi aiuti. Quella dei *tramways* è poi una industria nuova, la quale fa tutti i suoi perfezionamenti nei paesi in cui è impiantata da maggior tempo. Pretendere che l'industria nostra provvegga tutto il materiale, è un non volere i perfezionamenti.

Il cons. *Boselli* reputa la questione gravissima. Egli non vorrebbe nè protezionismo, nè libertà teorica assoluta. Vuol tener conto delle circostanze speciali; desidera che vengano in Italia capitali stranieri, ma non che siano privilegiati. Accetta la proposta Brichanteau, purchè vi sia aggiunta la frase: *a parità di condizioni*.

Altri oratori parlano a favore o contro, ma il Consiglio finisce per approvare l'articolo addizionale Compans-Boselli, il quale stabilisce che si *dovrà*, a parità di condizioni, dare la preferenza all'industria nazionale.

Dopo di che, l'intiero regolamento rimane approvato.

Linee d'accesso al Gottardo ed al Sempione — Nella seduta straordinaria del 17 corr. del suddetto Consiglio provinciale, il cons. Ferraris domandò l'urgenza sulla questione della ferrovia d'allacciamento al Gottardo ed al Sempione, e della ferrovia sotto-alpina. Questa urgenza venne ammessa, ed il cons. Ferraris fece una lunga esposizione della dell' accennata quistione.

Dopo qualche discussione, il Consiglio votò la seguente proposta dello stesso Ferraris:

« Delibera di aderire alle conformi conclusioni del Consiglio provinciale di Novara, della Camera di commercio di Torino, adottate anche dalla Commissione di questo Consiglio, riguardo alla congiunzione delle linee ferroviarie del Gottardo e del Sempione, che cioè:

« La congiunzione della ferrovia scendente dal Gottardo, dal confine svizzero presso Pino, si faccia mediante una diramazione che dall'attuale linea Genova-Mortara-Novara-Arona presso Bellinzago, per Sesto Calende, Ispra, Laveno, Luino si riannodi a Pino presso la ferrovia elvetica;

« E quanto alla ferrovia che venisse a scendere dal valico del Sempione, sia condotta per Domodossola ed il lago d'Orta a Gozzano, sull'attuale linea di Novara-Genova.

« Esprime però il voto, ed invita la Deputazione provinciale a far valere, o per petizione o in quell'altro modo che crederà opportuno, le ragioni d'interesse generale, che, secondo i criterii in proposito adottati, debbono indurre a congiungere Gozzano con Santhià colla linea diretta già al proposito studiata ».

— Anche il Consiglio comunale di Torino, nella seduta serale precedente, trattò la questione della Ferrovia sotto-alpina e delle *Ferrovie* d'allacciamento al Gottardo ed al Sempione.

Il sindaco comm. Ferraris disse che il Consiglio provinciale essendo convocato per l'indomani, conveniva, riguardo alle linee ferroviarie del Gottardo e del Sempione, sostenere le deliberazioni del Consiglio provinciale di Novara, della Camera di commercio di Torino e della Commissione provinciale di Torino, le quali sono: che si faccia istanza perchè l'allacciamento al Gottardo si effettui da Pino per la riva destra del Lago Maggiore, Sesto-Calende, Novara, Mortara, ecc., e l'allacciamento al Sempione pel lago d'Orta, Gozzano, Novara, Mortara, ecc.

Il Consiglio deliberò all'unanimità in questo senso.

Ferrovie del Piemonte. — Nella seduta del 19 corr., il suddetto Consiglio provinciale si occupò della raccomandazione fatta, nella seduta precedente, dal cons. *Compans* per le ferrovie Ivrea-Aosta e Torino-Casale. Egli teme che l'essersi già votata una istanza speciale per le linee d'accesso al Gottardo ed al Sempione possa far credere al Governo che la Provincia non annetta alle altre linee progettate una eguale importanza. Crede necessario dimostrare che le due linee Ivrea-Aosta e Torino-Casale sono per la Provincia anche più urgenti ed importanti di quelle d'accesso al Gottardo. Domanda quindi che alla istanza solenne già votata dal Consiglio sia unita una raccomandazione, non meno solenne, per le altre linee.

Il cons. *Baratono* insiste anch'egli sull' importanza della linea d'Aosta, ed il cons. *Frescot* ringrazia Compans dell'amore che dimostra pel suo paese.

I consiglieri *Ferrero*, *Chicco* e *Boselli* credono si debba anche insistere sul valore e sulla necessità della pronta attuazione del tronco Carmagnola-Bra, per migliorare le relazioni dirette di Savona con Torino.

Il cons. *Tensi* non vuole si dimentichino le comunicazioni più dirette e più pronte con Marsiglia, che è il più importante porto del Mediterraneo, quello a cui tendono tutti i generi coloniali provenienti dall'America. La linea del littorale ha già pregiudicato il transito per Torino, questo transito sarà ancora pregiudicato dalla linea del Gottardo. Torino pensi adunque a sè stessa. Sta per ultimarsi in Francia la linea Gap-Briançon. Non trattasi che di un breve tronco fra Briançon e Oulx, che costerebbe appena 11 milioni. Questa comunicazione diretta era vivamente raccomandata dal conte Sclopis.

Il cons. *Massa* appoggia il cons. Tensi. Le difficoltà per quella linea erano due: la politica e la economica. La dif-

ficoltà politica può considerarsi come rimossa. Non resta che la difficoltà economica, cagionata dalla difficile esecuzione della linea.

Il cons. *Toso* raccomanda pure la linea Airasca-Cavallermaggiore.

Si decide che verranno convocati i proponenti per redigere in comune un voto da indirizzarsi al Parlamento ed al Governo, e da unirsi a quello già approvato per le linee d'accesso al Gottardo.

Ferrovia Subalpina. — Il 16 corr., presso il Municipio di Torino, ebbe pur luogo l'annunciata adunanza dei sindaci e deputati dei paesi interessati nella costruzione della ferrovia Subalpina. Erano 14 i rappresentanti dei principali Comuni interessati, 17 deputati e 5 senatori.

Nella discussione, presieduta dal Sindaco comm. Ferraris, si trattarono ampiamente tutti gli argomenti riflettenti la costruzione di detta ferrovia, nonchè le linee d'accesso al Gottardo ed al Sempione, più necessarie e di maggior interesse a Torino ed al Piemonte.

Si deliberò ad unanimità di incaricare il sindaco di Torino di redigere una petizione al Parlamento, breve, ma documentata, a nome dei Comuni interessati, per ottenere che la ferrovia subalpina sia fatta passare dalla categoria V, dove l'ha collocata il progetto ministeriale, alla VI categoria delle nuove costruzioni ferroviarie.

Intorno alle ferrovie d'accesso al Gottardo ed al Sempione, si deliberò di appoggiare le relative deliberazioni dei Consigli provinciale e comunale di Torino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — La *Gazz. Ticin.* del 16 dice:

L'impresario del tronco ferroviario Biasca-Airolo, signor Marsaglia, il quale fino dallo scorso autunno aveva incominciato i lavori a piccola sezione dei tunnels a spirale in Valle Leventina, ha ricevuto l'invito di dar mano ai lavori d'allargamento degli stessi, secondo i profili normali, e ad incominciare i lavori al gran ponte sul Ticino presso Giornico.

— A quanto annuncia il *Bund*, l'impresario del tunnel del Gottardo, sig. Favre, si sarebbe dichiarato disposto ad entrare in trattative colla Società circa ai suoi reclami. Non si dubita punto che, in seguito alle trattative fatte coll'intervento del Consiglio federale, si abbia a riuscire ad un favorevole risultato. Però finora nulla venne ancora risolto in proposito.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 31.40, dal lato di Airolo m. 37.40; in totale m. 68.80, cioè m. 9.85 in media giornaliera.

Restano ancora da perforare, per la galleria di direzione, m. 2000.10.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di marzo fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggeri trasportati 14,300 (marzo 1878: 15,121), introito fr. 17,900 (fr. 18,084.75); merce trasportata tonn. 1620 (tonn. 1766), introito fr. 7300 (fr. 7639.38); introito complessivo fran. 25,200 (fr. 25,724,13), ossia fr. 614,63 (fr. 627.42) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggieri trasportati 12300 (1878: 14,347), introito fr. 10600 (fr. 11,447.85) merce trasportata tonn. 1400 (tonn. 998), introito fr. 4400 (fr. 2684.80); introito complessivo fr. 15,000 (fr. 14,132.65); ossia fr. 576.92 (fr. 543.56) in media al chilometro.

Ferrovie svizzere. — Il *Volksblatt* annuncia che la vendita all'incanto della Ferrovia Nazionale svizzera, la quale, come si sa, è caduta in liquidazione, avrà probabilmente luogo in autunno. Non si dubita poi che il tronco orientale Winterthur-Costanza non passi fra le mani della Ferrovia Nord-Est.

Accidente in Isvizzera. — La *Gazzetta Ticinese* ha da Lugano, 21:

Ieri, sul tronco ferroviario Lugano-Chiasso, avvenne un nuovo accidente, che per fortuna non ebbe serie conseguenze. Mentre il treno 25, partito dalla Stazione di Mendrisio, stava per giungere alla galleria di Coldrerio, si ruppe improvvisamente una stanga che serve a tener accoppiate le ruote della macchina, ed il mozzicone, conficcatosi in terra, poco mancò non gettasse la macchina fuori delle ruotaie. Per buona sorte però il pezzo di ferro cedette, si piegò, ed il convoglio potè essere arrestato una cinquantina di metri più lontano, senza che avesse a sortire dalle guide.

Nel mentre però il convoglio stava per fermarsi, uno dei viaggiatori che si trovavano nello stesso (ci si dice una guardia di confine), esagerandosi forse il pericolo, saltava imprudentemente dalla finestra del vagone, e cadeva a capofitto sul terreno, a rischio di farsi schiacciare dal treno ancora in movimento; ne riportò tre ferite al capo, che, senza essere lievi, non gli impedirono però di continuare il viaggio cogli altri passeggieri fino a Chiasso.

Ferrovia centrale Asiatica. — Il granduca Nicola ha testè pubblicato un volume circa i lavori già compiuti ed i piani per la nuova spedizione, che si farà in breve nell'Asia centrale, allo scopo di costruire una ferrovia sino a Tashkend.

Nel 1877, il granduca, accompagnato da ingegneri e geometri, fece una prima spedizione lungo una linea che, traverso le steppe, si estende da Oremburgo a Tashkend per una lunghezza di 1710 chil.

Esposte le varie osservazioni fatte a quell'epoca, il granduca chiude ora il suo volume, pronunciandosi per la costruzione immediata della ferrovia da Oremburgo a Tashkend, al quale scopo si propone appunto di fare la nuova spedizione entro il corrente mese.

Essa avrà in mira lo studio della linea asiatica al di là dei confini della Russia, dopo passate Tashkend e Samarcanda, e traversata l'Amou-Daria, spingendosi sino alle montagne di Bamian nell'Afganistan, in direzione di Cabul. Gli esploratori discenderanno l'Amou-Daria in vapore per istudiare tutto ciò che riguarda la navigazione di quel fiume. Partendo da Khiva, essi seguiranno l'antico letto dell'Amou, sino all'antico suo sbocco nel mar Caspio.

Tali sono, in complesso, i piani d'una impresa per la quale si son fatti grandi preparativi per tutti i lavori da eseguire durante il prossimo estate.

Notizie Diverse

Porto di Civitavecchia — Leggesi nella *Riforma*:

Sabato scorso, 12, l'on. Ministro dei lavori pubblici si recò a Civitavecchia, accompagnato dagli on. Lacava e Branca. — Appena giunto colà, fece il giro del porto, con essi, col sottoprefetto, il comandante del porto ed un ingegnere del Genio civile. — Questi due ultimi specialmente furono più volte interrogati dall'on. Mezzanotte su varie questioni attinenti al porto, e in particolar modo sull'opportunità di ridurre ad una sola le attuali due calate sul prolungamento dell'antemurale, e sul completamento del binario già incominciato, che dal porto deve andare alla Stazione.

L'on. Ministro s'interessò grandemente di tutto ciò, persuaso com'è che al porto di Civitavecchia fa d'uopo dare il maggiore sviluppo, e promise che per parte sua avrebbe studiato il modo di raggiungere codesto scopo. — Dichiarò altresì che avrebbe interessato gli on. colleghi delle finanze e della guerra a prendere in benevolo esame la domanda fatta dalla Camera di commercio per la cessione del forte, che non ha più l'importanza militare di un tempo, mentre sarebbe di grande utilità al commercio ed all'Erario, se fosse trasformato ad uso di Magazzini generali e di Dogana.

L'on. Mezzanotte, del resto, ha già dimostrato di volere realmente migliorare le condizioni del porto di Civitavec-

chia, col proporre nel progetto di legge da lui presentato la importante spesa di quattro milioni a favore di quel porto.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 26 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 14 corr.), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, residente in Ruvo (prov. di Bari) col titolo di *Banca cooperativa degli operaj in Ruvo*, colla durata di 20 anni decorrendi dal 28 dicembre 1878, e col capitale nominale di L. 25,000 diviso in 500 azioni da L. 50 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 30 detto mese (*Gazz. Uff.* del 19), la Società di credito, anonima per azioni al portatore, sedente in Catania col titolo di *Banca di prestiti sopra pegno e di depositi*, col capitale nominale di L. 100,000, diviso in 1000 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 25 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Ispettori industriali. — La *Gazz. Uff.* del 16 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, del 3 stesso mese, controfirmato dal ministro Maiorana-Calatabiano :

Art. 1. Sono istituiti presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio due posti di Ispettori delle' industrie e dell'insegnamento industriale, con lo stipendio annuale di L. 4500 l'uno e di L. 4000 l'altro.

Art. 2. È ufficio degli Ispettori di eseguire, sotto la direzione del Direttore dell'industria e del commercio, le ispezioni ed in generale tutti gli studii e lavori riguardanti le industrie e l'insegnamento industriale, che sieno loro affidate dal Ministero.

Art. 3. Alla nomina degli Ispettori si provvede mediante concorso per titoli o per esame. In questo ultimo caso, il programma è determinato, volta per volta, con Decreto ministeriale; e nella stessa guisa si provvede alla nomina della Commissione giudicairice.

Ispettori d'agricoltura. — La stessa *Gazzetta* ha pubblicato il seguente R. Decreto di egual data e controfirmato dal Ministro medesimo:

Art. 1. Sono istituiti presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio tre posti di Ispettori della agricoltura e doll'insegnamento agrario, con lo stipendio di lire 4500 il primo, L. 4000 il secondo, L. 3500 il terzo.

Art. 2. — É ufficio degli Ispettori di eseguire, sotto la direzione del Direttore dell'agricoltura, le ispezioni, ed in generale tutti gli studii e lavori riguardanti l'agricoltura e l'insegnamento agrario, che siano loro affidati dal Ministero.

Art. 3. Alla nomina degli Ispettori si provvede mediante concorso per titoli o per esami.

In quest'ultimo caso, il programma è determinato volta per volta con Decreto ministeriale; e nella stessa guisa si provvede alla nomina della Commissione giudicatrice.

Concorsi. — È aperto il concorso per la nomina a professore straordinario alla cattedra di fisica tecnica nella R. Scuola d'applicazione per gl'ingegneri, annessa alla R. Università di Padova.

Il concorso avrà luogo per titoli; e le domande dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il 15 giugno p. v.

— È aperto pure il concorso per l'esame di dieci posti di vice-segretario di terza classe nel Ministero dei lavori pubblici, collo stipendio annuo di L. 1500.

Chi intende sottoporsi alla prova degli esami, deve, fra il 16 ed il 31 del mese di maggio prossimo venturo, presentare al Ministero dei lavori pubblici la domanda coi documenti, da cui risulti non avere meno di 20, nè più di 30 anni, essere cittadino italiano, avere adempiuto i doveri di leva, infine i certificati di laurea di giurisprudenza o di matematica.

Ufficii postali in Roma — Dal 17 andante, gli Uffizii della Direzione provinciale delle Poste in Roma sono stabiliti nel nuovo locale in piazza di S. Silvestro, al quale si accede pure dalla via della Vite.

Dal giorno stesso è anche aperto in piazza di Montecitorio un nuovo Ufficio succursale della Posta, distinto col n. 7, coll'orario dalle ore 8 del mattino alle 7 della sera.

Esami. — Con circolare del Ministro dei lavori pubblici sono chiamati a Roma dalle varie provincie quattordici ingegneri-allievi del Genio civile onde subire gli esami per essere promossi al posto d'ingegneri di terza classe.

Gli esami avranno luogo il 9 giugno p. v.

I signori Ingegneri-capi ed i signori Direttori e Commissarii per le costruzioni delle ferrovie sono incaricati di avvertire gli aiutanti di prima classe da loro dipendenti, che possono fare domanda per essere ammessi a questo esame, presentandola in conformità dell'articolo 22 del regolamento, pel 25 maggio suddetto.

— Avrà pure luogo nel prossimo mese di giugno l'esame a concorso dei misuratori assistenti volontarii per la promozione a misuratori assistenti effettivi nel corpo del Genio civile.

A tale esame possono altresì essere ammessi quelli, fra gli attuali impiegati d'ordine del Genio civile e i sottocustodi idraulici, che avessero riportato il certificato d'idoneità per posti di misuratori assistenti in altri precedenti concorsi, o che fossero muniti del diploma, di cui è cenno nell'articolo 32, lettera *e*, di detto Regolamento.

Gli Ingegneri-capi del Genio civile ed i Direttori delle costruzioni ferroviarie daranno conoscenza di siffatto esame ai misuratori volontarii, impiegati d'ordine e sotto custodi rispettivamente da essi dipendenti, avvertendo che le domande per esservi ammessi dovranno presentarle ai loro capi d'ufficio, i quali le faranno pervenire al Ministero non più tardi del 30 maggio prossimo venturo.

Onorificenza. — La *Gazz. Uff.* annuncia che S. M, con Decreto del 10 corrente, sulla proposta del Ministro dell'interno, in seguito di deliberazione del Consiglio del Reale Ordide civile di Savoia, ha nominato Cavaliere dello stesso Ordine il sig. comm. Baccarini, ingegnere idraulico, membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Uffici telegrafici. — L'11 corr., è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Ellera (provincia di Perugia) ed in quella di Sieci (provincia di Firenze).

— Il 15 corr. è stato pure attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Taranto (provincia di Lecce). Però l'accettazione dei telegrammi è limitata a quelli presentati dai viaggiatori.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia che il Governo del Chilì ha interdetto il linguaggio segreto o convenuto per le corrispondenze col Perù transitanti pel Chilì.

S'intende che ciò non riguarda la via telegrafica postale America del Nord-Panama.

Esposizione di Melbourne. — Come fu già annunciato, nella colonia inglese di Vittoria, a Melbourne, deve aver luogo nel 1880 una Esposizione internazionale. A tale proposito leggiamo nei giornali inglesi, che si sta costruendo un edificio, che sorpasserà in bellezza e vastità tutti quelli esistenti adesso a Melbourne. Dopo l'Esposizione del 1880, esso servirà alla Esposizione permanente. La fabbrica, disegnata dai sigg. Reed e Barnes, è composta di una gran cupola, che domina tutte le costruzioni della città, e sarà circondata da un gran numero di padiglioni più piccoli; numerosissimi saranno i particolari di ornamento, tutti in alto rilievo. La fabbrica avrà la forma di croce; la navata del centro sarà lunga 500 piedi, e le braccia da ogni lato 27. I padiglioni per le macchine saranno un accessorio della costruzione.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero nella scorsa settimana molto favorevole il mercato. Le Azioni della Società delle Meridionali da 377 scesero a 372; le Obbligazioni relative da 267.50 a 265.25; invariati i Boni a 586.

Le Sarde, serie A, da 269.50 declinarono a 268; quelle della serie B, da 273.25 a 272.25; le nuove, da 256.50 a 252.

Le Vittorio Emanuele stazionarie a 280 — L'Alta Italia a 277.50 e 276.75 — Le Pontebbane più ferme a 418 e 419. — Le Azioni Ferrovie Romane a 103.

A Parigi, le Lombarde si tennero a 156 e 157; le Obbligazioni a 255 e 254; le Vittorio Emanuele a 258. Le Azioni Ferrovie Romane da 93 a 91; le Obbligazioni da 297 a 298.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Bari 1868. — 40ª estrazione avvenuta il 10 aprile 1879.

Obbligazioni rimborsabili in L. 150 cadauna:

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
517	21	465	45	360	60	77	66	890	95	795	2
351	73	58	43	689	55	192	32	172	42	176	76
178	27	820	5	3	95	709	66	445	36	825	19
15	54	375	75	216	35	820	3	751	25	575	28
79	35.										

Obbligazioni premiate:

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
156	66	25,000	668	8	200	586	19	100
346	29	3,000	118	50	100	644	9	100
37	32	1,500	249	19	100	670	10	100
32	44	600	344	79	100	721	74	100
307	99	600	427	56	100	752	54	100
101	49	200	493	99	100	803	29	100
381	50	200	545	29	100			

Vinsero L. 50 i numeri:

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
857	80	290	53	229	97	73	96	533	15	892	36	160	85
254	98	18	57	686	85	251	60	236	40	540	95	273	36
509	46	866	33	804	18	655	96	196	41	344	41	205	42
82	100	712	43	52	47	193	12	883	35	463	27	175	67
674	22	86	62	834	94	233	15	114	46	101	63	362	88
66	32	426	54	136	60	380	96	266	95	473	51	200	66
669	37	833	68	803	71	441	95	217	94	103	10	178	95
339	31	29	36	824	58	755	85	196	1	816	18	492	21
558	60	132	13	497	48	853	31	463	35	734	48	564	49
502	2	382	83	2	75	213	14	859	48	464	73	80	58
419	95	422	62	840	84	660	24	638	41	704	51	856	59
70	20	139	29	519	87	69	20	747	31	64	51	16	24
136	64	631	85	54	84	269	83	502	36	520	2	677	28
491	42	560	75	535	6	893	70	508	35	137	37	319	8
60	61	574	68	627	28	851	4	522	58	633	28	534	31
721	99	476	88	145	65	570	11	532	84	692	89	291	6
329	63	558	12	857	81	590	52	181	21	87	62	343	9
599	77	138	44	249	87	197	22	378	31	711	80	634	5
519	61	550	26	584	70	456	59	290	20	475	83	796	94
168	100	637	47	433	72	479	92	371	80	655	27	216	25

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili dal 10 luglio 1879 in poi presso la Cassa municipale di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 10 luglio 1879.

CONVOCAZIONI

Società per la cardatura e filatura di cascami di seta in Jesi. — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea ordinaria pel giorno 29 corr. in Bologna (sede sociale, via Pignattari, 1), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e quella dei revisori del bilancio 1878, e per la nomina di consiglieri uscenti e dei revisori pel 1879.

Società delle miniere di Frasconi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale annuale pel 1º maggio p. v. in Parigi (sede succursale, via Taitbout, 13), per l'approvazione dei conti 1878, per deliberare sulle relative proposte, e per rinnovazione statutaria del Consiglio.

Società italiana per la fabbricazione di polveri piriche in Milano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 4 maggio p. v. in Milano (sede sociale, via S. Andrea, 23), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione del 1878, e quella dei revisori del bilancio del detto anno, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1879, e per proposte e comunicazioni diverse.

Avvisi d'Asta

Il 29 corr., presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada comunale obbligatoria dall'abitato del Comune di Montà al confine del territorio di Ferrere, della lunghezza di m. 5547.92, per il presunto importo di L. 70,400. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3000 idem.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Sambiase (prov. di Catanzaro), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione del bacino del torrente Cantagalli nel tronco a monte dell'abitato di Sambiase, e della nuova inalveazione a valle dello stesso, per il presunto importo di L. 94,591.69. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quadriennale della strada provinciale Aquilonia, della lunghezza di m. 52,450, che dal ponte delle Pesche presso Isernia, va all'abitato di Agnone, per la presunta annua somma di lire 23,602.50. Manutenzione dal 1º giugno p. v. a tutto maggio 1883. Deposito interinale L. 1500 in moneta o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Volterra, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria da Monteverdi al confine del Comune di Sassetta, della lunghezza di chil. 8.152, per il presuto importo di L. 45,809.28. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P. cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 2 maggio p. v., presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Senise, che dall'abitato del Comune mette alla Nazionale Sapri-Jonio, suddiviso in 3 tronchi, della complessiva lunghezza di m. 4641.95, per la presunta somma di L. 60,609.18. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso il Mnnicipio di Ravenna, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di breccia, paracarri e lavori di manutenzione pel quinquennio 1879-83 delle strade del 4º compartimento, per il presunto annuo canone di L. 9166.58. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale al doppio decimo del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra la Taverna dell'Acinello e la Sella Amendola, della lunghezza di m. 8968.54, in diminuzione della somma di L. 267,497.59, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

12ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *marzo* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	408,738.62	282.67
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	334,650.75	231.43
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 74,087.87	+ 51.24
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	4,452,047.74	3078.87
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	4,079,815.81	2821.45
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 372,231.93	+ 257.42
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	158,085.63	136.87
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	138,095.19	121.24
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 19,990.44	+ 15.63
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.18	1,832,116.68	1588.75
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	1,631,934.13	1432.78
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 14.18	+ 200,182.55	+ 155.97

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di febbraio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	26,715.27	9,809.00	7,004.05
Piccola Velocità	6,672.49	185.75	3,457.00
Totali . . .	33,387.76	9,.99475	10,461,05

Strade Ferrate Romane

4ª Settimana — *Dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercit	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	511,514.43	16,095.98
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	715,924.55	22,679.01
Differenza (in più . . .	11	—	—
Differenza (in meno . . .	—	204,410.12	6,583.03
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 28 gennaio 1879 . . .	1,657	1,833,415.28	14,423.63
Periodo corr. 1878	1,646	2,361,859.53	18,705.08
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	528,444.25	4,281.45

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	6500	8,219.42	19891	32,749.63	40,969.05
Bagagli e cani.	114	139.92	454	685.38	825.30
Merci a G.V. ..	1097	939.69	2979	4408.33	5,348.02
Merci a P.V. ..	955	6,811.48	1267	10,909.99	17,721.47
Introiti diversi.	»	408.78	»	699.02	1,107.80
Totale L.	8666	16,519.29	24501	49,452.35	65,971.64

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Avviso di concorso al posto d'Ispettore Sanitario Centrale delle Ferrovie Meridionali

Si prevengono i signori Medici-Chirurghi Italiani che viene indetto un concorso per titoli al posto di Ispettore Sanitario Centrale per le Strade Ferrate Meridionali.

Questo concorso sarà giudicato da una Commissione composta di primarii Professori Clinici in Medicina e Chirurgia.

L'emolumento assegnato all'Ispettore Sanitario Centrale sarà di lire *Cinquemila* annue.

La residenza dell'Ispettore Sanitario Centrale sarà presso la Direzione dell'Esercizio attualmente in Ancona.

I requisiti richiesti ai Concorrenti e gli obblighi a cui dovranno soddisfare risulteranno da apposito Programma a stampa che verrà trasmesso a coloro che ne faranno richiesta per iscritto alla Direzione generale delle Ferrovie Meridionali in Firenze, via Renaj, 17.

Il tempo assegnato ai Concorrenti per la presentazione dei documenti richiesti nel detto Programma, nonchè di quegli altri titoli coi quali crederanno corredare la loro dimanda scadrà colla fine del mese di maggio p. v.

La Direzione Generale.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *al Marzo* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
Ponte sull'*Agragas*	» di Girgenti	18
Id. sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 3 ponti sul *Senorbi*, *Segario* ed *Arcidano*	» di Cagliari	43
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 2 ponti sull'*Ufente* e sullo *Schiazza*	» di Roma	34
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	39
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamento, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano*	» Picerno-Potenza	87
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi.	» Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli.	Ferr. Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione Lago-Como)	» Alta Italia	35
N. 7 nuove travate e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	261
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	594
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	151
N. 263 ponticelli e travature	per diversi	2003
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 801 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **16,862**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoia del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422
Pensilina *Stazione di Reggio*	Ferrovie Calabro-Sicule	198

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 25,371

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 21,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 30 Aprile 1879 N.° 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori e dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA A TORINO

Il 20 corr. a mezzodì, come fu annunciato, ebbero principio le sedute della Commissione parlamentare d'inchiesta, sotto la presidenza del senatore Brioschi.

Ripetendo l'avvertenza da noi fatta nel precedente numero, non possiamo qui dare che un brevissimo sunto di tali sedute, colla riserva di più ampii ragguagli per le parti che ci paressero più importanti.

SEDUTA DEL 20 APRILE.

L'ing. *Kossuth* (ff. di Capo del servizio della Trazione e del Materiale), dopo aver fornito le più ampie informazioni tecniche ed amministrative sui Servizii a cui egli è preposto, dimostra il nesso intimo esistente fra la trazione ed il materiale, per cui non è permesso di scindere tali Servizii, che in tutte le Amministrazioni ferroviarie europee sono uniti. — Giustifica poscia la cessata Amministrazione dell'Alta Italia dall'accusa di non aver favorito l'industria italiana, provando con dati statistici come le forniture ordinate dalla medesima fossero in media del 75 per 0[0 all'Italia e del 25 per 0[0 all'estero,

Il comm. *Bachelet* (Capo-Traffico della 1ª Divisione) dimostra la necessità, per ragioni di pronto contatto col pubblico, di mantenere l'attuale organizzazione del Servizio del Traffico; ed esplica chiaramente parecchi suoi concetti sull'esercizio ferroviario ne' suoi rapporti col Commercio.

L'ing. *Bozzi* (Capo della 1ª Divisione della Manutenzione e lavori) spiega le attribuzioni del suo Ufficio; ed aggiunge parecchie sue considerazioni sulla semplificazione del servizio della manutenzione, la quale s'otterrebbe in parte col passaggio degli Ufficii di riparto presso le Sezioni di manutenzione.

SEDUTA DEL 21.

L'ing. *Crosa* (Sotto-Commissario governativo), dopo di avere date informazioni sull'organizzazione amministrativa della cessata Società dell'Alta Italia, propone un nuovo ordinamento di quest'Amministrazione, secondo certi suoi criterii.

L'avv. *O. Spanna* ragiona, con molta dottrina, sulla necessità di comprendere nel Codice di commercio speciali disposizioni legislative, perchè col Codice attuale è impossibile ad una Società privata l'esercizio delle ferrovie. — Egli rende giustizia al buon servizio che prestano al pubblico gli agenti ferroviarii; e dimostra, con argomenti giuridici, i vantaggi dell'esercizio privato sopra quello governativo.

L'ing. *Frescot* (Ingegnere-capo del Materiale), dopo avere fornito alcune informazioni circa il Servizio da lui dipendente e sulla costruzione del materiale ferroviario, si dimostra favorevole ad un particolare protezionismo dell'industria nazionale, la quale, a suo credere, potrà in un tempo non lontano vincere la concorrenza estera. Aggiunge che, in quanto alle manifatture, possiamo già competere con l'estero, mentre ne dobbiamo dipendere per la siderurgica.

SEDUTA DEL 22.

Il sig. *Meniggio Maurizio* (negoziante) domanda un ribasso di tariffe pel trasporto dei risi, pregiudicati dalla concorrenza di quelli provenienti dalle Indie.

Il comm. *Mattia Massa* (Direttore dell'esercizio) confuta vittoriosamente le accuse fatte all'Amministrazione circa il contratto col cav. Cirio.

Svolgendo quindi, con un profluvio di cifre, dottissime considerazioni teoriche, pratiche ed economiche sull'esercizio, conclude col dimostrare la necessità di uscire dal provvisorio e di dare un assetto definitivo all'intera rete italiana.

Il sig. *Cornetti* (Ispettore ed Ingegnere-capo divisione della Trazione), fornisce informazioni sulle attribuzioni sue e del suo Ufficio.

SEDUTA DEL 23.

Il comm. *Ajello* (Presidente della Società promotrice dell'Industria Nazionale) appoggia caldamente l'ordinazione delle forniture ferroviarie all'industria italiana, dimostrando i vantaggi economici e politici che ne avrebbero il Governo e le Ferrovie.

Il comm. *Massa* (Direttore dell'esercizio) riprende la parola, trattando specialmente dei contratti d'esercizio e delle norme per determinarli. Passa in rassegna i varii possibili contratti, enumerandone i pregi ed i difetti; e con pre-

cise considerazioni di confronto, dimostra come il più attuabile sia quello proposto dell'on. Depretis, nel quale contratto sta pure compresa quasi interamente la formola proposta dall'on. Spaventa.

Il comm. *Trombotto* (Presidente della Camera di commercio) domanda parecchie facilitazioni al Commercio, fra cui quella che i depositi di gara si possano fare nella località dove risiede il fornitore; e che venga stabilito un Giurì fra negozianti ed impiegati ferroviarii per la definizione delle vertenze. Fa pure istanza perchè si stabilisca un servizio cumulativo fra l'Alta Italia e la Ferrovia di Lanzo.

Il sig. *Magnani* (Aggiunto al Ragioniere centrale) spiega per quali ragioni, d'ordine speciale al servizio ferroviario, il controllo delle spese non possa deferirsi all'Ufficio di riscontro della Corte dei conti.

L'ing. comm. *Rognetta* parla diffusamente sull'articolo 45 del questionario, che tratta della costruzione del materiale per uso ferroviario in Italia, rettificando molte erronee considerazioni svolte da altri, anche relativamente alla questione siderurgica.

Tratta pure delle tariffe, in risposta all'articolo 90 del questionario; ed aggiunge alcune considerazioni sul materiale mobile, sull'uso di freni potenti pei treni diretti, e sul materiale pel servizio delle ferrovie in guerra, in conformità al questionario militare.

Seduta del 24.

Il sig. *Nani* (Professore di storia del Diritto) dimostra gl'inconvenienti derivanti dalla mancanza di una legislazione ferroviaria.

Il sig. *Montalenti* (Capitano della Scuola di guerra), rispondendo alla parte militare del questionario, spiega i provvedimenti che, secondo lui, sarebbero da prendersi, perchè le ferrovie possano rispondere alle evenienze di una guerra.

Il sig. *Diatto* (industriale fabbricante di carri) reclama che le gare per fornitura di materiale vengano fatte fra soli Italiani, assicurando condizioni parimenti vantaggiose all'Amministrazione.

Il sig. *D'Ancona* (Professore d'economia politica), benchè appartenente alla scuola della libertà assoluta all'iniziativa privata, si dichiara favorevole, nelle attuali circostanze, all'esercizio governativo.

Il cav. *Cirio* (negoziante) si scagiona dalle accuse di danneggiare colla sua industria l'agricoltura italiana. Egli fornisce interessanti informazioni sul suo commercio di esportazione, che promette di estendere col tempo sino a 100 milioni annui, se non gli si opporranno ostacoli.

Il sig. *Sclopis* (negoziante) invoca un ribasso di tariffe per la nascente industria dell'acido solforico.

Seduta del 25.

L'ing. *Chiazzari* (Capo-Divisione del Materiale) ritiene necessaria l'indipendenza del Servizio del materiale da quello della trazione. Spiega con dati tecnici la possibilità dell'adozione, sulle linee secondarie, del sistema economico Belpaire in uso nel Belgio. Lamenta poi la prevalenza della burocrazia sulla parte tecnica.

Il sig. *Podreider* (commerciante) richiama l'attenzione della Commissione sul prezzo esagerato dei trasporti dei valori, e chiede un ribasso di tariffa in ragione delle maggiori distanze ed entità di tali trasporti.

Il sig. *Giuseppe Bonelli* (procuratore) reclama, a nome di varii negozianti di commestibili, contro la Società cooperativa fra gl'impiegati ferroviarii di Torino.

Il sig. *Drosso* (Capo del Controllo prodotti) espone le attribuzioni del proprio Ufficio.

Il sig. *Torretta* (per la ditta Torretta e Grosso, negozianti in acido tannico), domanda una riduzione di tariffe nel genere della loro industria, suscettibile di grande sviluppo in Italia. Dimostra la necessità di servirsi degli spedizionieri, stantechè i regolamenti ferroviarii allontanano i negozianti.

L'operaio *Costa Filippo* richiama provvedimenti per gli operaj, ai quali è insufficiente, dopo il loro servizio attivo, la tenue pensione accordata dalla Cassa di mutuo soccorso.

Seduta del 26.

L'ing. *Gozzano* (della ferrovia Settimo-Rivarolo) chiede il servizio cumulativo della detta ferrovia con quelle dell'Alta Italia.

Il sig. *Duchène* (per la Fabbrica di dinamite ad Avigliana) lamenta le difficoltà opposte dai regolamenti ferroviarii alle spedizioni di dinamite, la quale sulle altre reti europee non è considerata come merce pericolosa.

L'avv. *Levi Samuele* parla sulla condizione degli impiegati, che vorrebbe migliorata.

L'operaio *Martina* (delle Ferrovie dell'Alta Italia) reclama contro la insufficienza delle pensioni della Cassa di mutuo soccorso, e dimostra l'utilità di riaprire scuole speciali per gli operaj ferroviarii.

Il sig. *Arnaudo* (giornalista) osserva che gl'impiegati delle Ferrovie non dovrebbero essere esonerati dagli impegni assunti precedentemente al 1° luglio 1878. Parla della posizione giuridica dei detti impiegati, i quali dovrebbero considerarsi governativi anche nell'evenienza di un nuovo esercizio privato.

Con ciò la Commissione pone fine alle sue sedute, ed il *Presidente* annunzia ch'esse verranno riprese fra alcuni giorni a Genova.

I VAGONI REFRIGERANTI

Pubblichiamo il testo della Relazione della Commissione generale del bilancio sul progetto di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati nella tornata del 1° corr. (e da noi riferito nel numero del 16) circa la facoltà di esperimentare sulle strade ferrate, sotto speciali condizioni, il trasporto di sostanze alimentari e vegetali con vagoni detti *refrigeranti*.

Onorevoli colleghi! — Come è a voi tutti noto, l'Italia, per la sua posizione geografica, per la fertilità del suo suolo, per la mitezza del suo clima, fu in ogni tempo considerata quale grande produttrice dei più squisiti frutti, agrumi, ortaggi ed altre derrate alimentari di ogni specie e natura. Essa, anche nei tempi passati, esportava all'estero questi prodotti; ma questo speciale traffico fu sempre limitatissimo per la deficienza delle facili e comode comunicazioni, per la difficoltà di procurarsi i mezzi di trasporto, e per la quasi impossibilità di potere conservare, durante il tragitto, in buone condizioni la merce trasportata. In guisa che quest'industria era effettuata in piccolissima scala e limitata a pochi commercianti isolati, dipendenti ed in piena balìa di pochissimi corrispondenti esteri.

Non fu che dopo l'apertura delle grandi comunicazioni ferroviarie internazionali che fu resa possibile, e potè prendere un grande sviluppo, l'effettuazione su larga scala dell'industria di esportazione di questi generi alimentari freschi. Però, sino al giorno d'oggi, dessa si dovette limitare per la massima parte fra la media, e più particolarmente fra l'alta Italia ed i principali centri e le più cospicue città dell'Europa settentrionale.

Concorsero, in ispecial modo, ad ottenere questo meraviglioso e, può dirsi, anche fenomenale risultato, non tanto i trattati di commercio, quanto le buone disposizioni manifestate da pressochè tutte le Società ferroviarie italiane ed estere, la cui rete è improntata da questo speciale traffico, e molto più l'ammirabile coraggio, attività ed energia di un benemerito Italiano (1), il quale, coll'intuizione di un uomo perspicace, non si peritò di lanciarsi pel primo su questa via così incerta e pericolosa, incoraggiato di poi dal favore ognora crescente che le popolazioni nordiche non cessarono di manifestare per questi prodotti, sin allora appena loro noti.

È prodigioso il movimento che, in questi ultimi anni,

(1) Il signor Cirio di Torino.

la sola ditta da lui rappresentata ha sviluppato sulle reti ferroviarie, ed in ispecial modo su quella dell'Alta Italia. E basterà per farsene un'idea l'accennare di passaggio che, essendo dessa obbligata da un contratto speciale, da qualche anno stipulato colle Ferrovie dell'Alta Italia, di spedire annualmente all'estero un numero di due mila vagoni almeno, con carico completo di simili derrate, ne lo oltrepassò quasi sempre del doppio; e nell'anno testè scorso impiegò ben 1900 vagoni pel solo trasporto di uova dirette in gran parte in Russia, Germania ed Inghilterra (2).

Così al giorno d'oggi, per quanto concerne l'Italia superiore, l'industria di esportazione su larga scala delle derrate alimentari fresche può dirsi ottimamente avviata, in grazia del valente appoggio prestatovi dai Ministeri dei lavori pubblici e di agricoltura e commercio, non che dalle Amministrazioni ferroviarie, tanto italiane che estere; e puossi con sufficiente probabilità presagire che esso progredirà in ogni anno in un modo regolare e soddisfacente.

Con ciò non intende punto la vostra Giunta affermare che siasi raggiunto il culmine delle innovazioni e che più nulla rimanga ad effettuarsi in tale materia. Essa crede invece che rimangono ancora molte sorgenti di produzioni finora rimaste inesplorate; altre che reclamano provvedimenti pronti ed energici per salvarle dai perniciosi effetti della concorrenza estera, come sarebbe, a cagion di esempio l'industria dei laticini lombardi e parmensi, che reclama la più seria attenzione del Governo, nonchè quella delle Amministrazioni ferroviarie, onde metterla in grado di potere trasportare in ottime condizioni e rapidamente i suoi prodotti freschi là dove le necessità dei diversi mercati saranno per richiederlo. Già a questo scopo si stabilirono in alcuni luoghi apposite Società di produttori ed industriali di queste specialità, nell'intento di viemmaggiormente perfezionare i loro prodotti e, fidenti nell'indispensabile concorso di tariffe speciali delle nostre ferrovie potere, se non vincere, almeno controbilanciare la insistente concorrenza da cui sono minacciati, da consimili prodotti esteri, sulle migliori piazze d'Europa.

Ma, se si possono contemplare con qualche soddisfazione e compiacenza i risultati già ottenuti nell'Italia superiore, e quelli che immancabilmente vi si verificheranno in avvenire, quando si persista coraggiosamente e con costanza nella via sinora battuta, egli è ben diverso l'effetto che si produce nell'animo di chi volge lo sguardo invece verso l'Italia meridionale.

Coloro che hanno percorso quelle contrade, ove la fertilità dei terreni riscaldati da un sole benefico, la varietà e ricchezza dei suoi prodotti fanno un penoso contrasto con l'abbandono in cui questi stessi prodotti sono lasciati, dovettero senza alcun dubbio altamente deplorare l'inerzia, non già di quelle infelici popolazioni, rimaste povere frammezzo a così grandi ricchezze naturali, ma sibbene dei Governi dispotici, da cui esse furono nel passato così barbaramente rette, lasciandole prive di ogni mezzo di comunicazione, non solo coi grandi e principali centri, ma pur anche fra Comuni e Comuni; in guisa che la maggior parte di quegli eccellenti frutti, di quei meravigliosi agrumi, di quei legumi di qualità e sapore veramente squisiti, non avendo la possibilità di essere esportati, e dovendosi limitare a quei vicinissimi mercati in cui si incontrano più numerosi i produttori che non i consumatori, vanno pur troppo perduti e lasciati infracidire sul suolo; e quella piccola parte che si raccoglie viene preparata sotto forma di conserva, spesso di qualità meno che mediocre, e con pochissima probabilità di essere smaltita fuori del paese.

Or bene, quando questi numerosi e molteplici prodotti, che si potrebbero a mille doppi accrescere, migliorandoli ancora, col trarre utile partito dei tanti terreni che ora vanno pressochè incolti e coll'utilizzare i migliori metodi di coltivazione dalla scienza suggeriti; quando, ripetesi, questi immensi prodotti, che vanno oggi così miseramente perduti, venissero diligentemente raccolti, e spediti nei grandi centri di consumo all'estero, con qualche probabilità per non dire certezza, che vi giungessero sani e freschi, chi potrebbe prevedere dove si fermerebbe l'estensione delle produzioni loro, e quale sarebbe lo sviluppo economico e morale, che si svolgerebbe a profitto di quelle immense estensioni di terreno, già celebri per la loro grande fertilità e produzione, ed ora quasi abbandonate e lasciate improduttive per mancanza di capitali locali, e per l'impossibilità di potere utilmente smaltirne i prodotti?

Ma, se per lo passato ciò era assolutamente impossibile ad effettuarsi per difetto di comunicazioni, ora che le ferrovie sono discretamente sviluppate fra noi, e che i punti estremi d'Italia non solo trovansi fra loro congiunti, ma sono pur anche messi in diretta e non interrotta comunicazione colle più cospicue città e Capitali d'Europa, perchè non si potrebbero somministrare a quelle piazze questi generi, dei quali esse sono nella più grande parte affatto privi, e di cui le loro popolazioni sono cotanto ghiotte? Perchè non si estese sinora alle provincie meridionali quella stessa industria di trasporti su grande scale, che già esiste e che continua a progredire con soddisfazione di tutti nelle provincie dell'alta e media Italia?

Pur troppo, molteplici furono sinora gli ostacoli che si opposero all'effettuazione di un sì utile e vantaggioso concetto, fra' quali due sinora considerati come insormontabili per noi, per lo stato anormale in cui si trovano le Ferrovie Meridionali, che la vostra Giunta non può a meno di altamente deplorare e far voti perchè il Governo trovi modo di farlo cessare, a scanso dei danni immensi che ne ridondano al Commercio; e questi due ostacoli sono: l'uno la temperatura, l'altro il patto assurdo da cui trovasi vincolato l'esercizio delle Ferrovie Meridionali.

Ed infatti, già fu tentato da alcuni isolati produttori, e più specialmente dalla coraggiosa Ditta più sopra menzionata, di esportare in lontane regioni questi prodotti alimentari; ma le prove, che essa rinnovò a più riprese e con costanza, dimostrarono come non bastasse a favorire tali spedizioni una riduzione di prezzo nelle tariffe, ed una celerità e regolarità di trasporto uguali a quelle già concesse dall'Alta Itatia, dalle Ferrovie Romane, nonchè dalle Ferrovie estere.

Essa dovette sfortunatamente lottare contro un elemento distruttore, dal quale non era possibile schermirsi, neanche adoperando i modi più perfetti d'imballaggio, e che toglieva, cammin facendo, ai prodotti viaggianti freschezza e sapore, quando non li faceva marcire in poche ore; e questo elemento distruttore era la troppo elevata temperatura, che la maggior parte dell'anno s'incontra nelle nostre provincie meridionali.

Coi carri ordinarii era adunque impossibile trasportare questi prodotti freschi da quelle incantevoli località: vi si dovette perciò forzatamente rinunciare; ed una tale impossibilità continuerebbe tuttora a sussistere, se un provvidenziale ritrovato non fosse in questi ultimi tempi venuto in nostro soccorso.

Già in America si era sentito il bisogno di confezionare carri speciali per rendere possibile il trasporto su ferrovie di derrate fresche, facili a deteriorarsi e corrompersi in breve lasso di tempo, ed in particolar modo di carni macellate. Parecchi furono i sistemi messi in opera; ma quello che fra gli altri pare abbia meglio raggiunto lo scopo che si era proposto, fu il sistema così detto *isolatore* o *refrigerante* (1), che consiste nel costrurre vagoni a doppia parete, isolando completamente la parte interna che è esclusivamente riservata alle derrate fresche, che si vogliono trasportare, dal contatto dell'aria esterna. Questa vi viene introdotta e cacciata a forza a mezzo di un ventilatore, che prende il suo movimento sopra uno degli assi del vagone medesimo. Ma quest'aria non penetra nell'interno del veicolo che dopo di avere traversato un compartimento pieno di ghiaccio, sul quale l'aria stessa, condensandosi, abbandona ad un tempo l'eccesso di calorico, nonchè il vapore d'acqua del quale è saturata, e con esso i germi tutti ai quali la scienza moderna ha riconosciuto nelle fermentazioni la parte dei lieviti.

Da esperienze fatte su ampia scala in America, susseguite da trasporti regolarmente stabiliti che durano da più

(2) Un vagone può contenere da 133 a 135 mila uova. Se ne esportarono così oltre 255 milioni in un solo anno.

(1) Sistema Wickes.

di un anno, non che tra Vienna e Parigi e da Vienna ad Anversa e Londra, si è venuti nel convincimento che, mediante siffatti vagoni, si possono senza difficoltà, e con tutte le possibili regolarità, trasportare, non solo i legumi ed i frutti freschi, ma anche la carne fresca, il pesce e le ostriche, senza alcun deperimento, ad ingenti distanze di migliaia di chilometri, con un consumo di ghiaccio assai moderato, e che non richiede rinnovamento, se non eccezionalmente, durante il viaggio.

Non v'è chi non vegga di quale immenso vantaggio riescirebbe all'Italia in generale, e più particolarmente alle sue provincie più meridionali, l'uso di questi vagoni speciali; ed il Governo, nell'interesse non solo del traffico ferroviario, ma pur anche in quello economico ed agricolo del paese, non potrebbe esimersi dal farne immantinente una ampia applicazione esperimentale sulle reti in ispecie che maggiormente abbondano di queste derrate, e che per la elevata temperatura locale più difficile riesce la loro conservazione.

La benemerita Ditta, di cui già più volte si ebbe occasione di fare menzione in questa relazione, convinta della non dubbia riescita dell'applicazione di questo ritrovato, e persuasa dei grandi vantaggi che ne conseguirebbero, non tanto alla sua industria, quanto all'agricoltura ed al commercio, si è testè rivolta al Governo italiano onde ottenere la pronta applicazione di questi vagoni speciali, dichiarandosi disposta, per appianare le difficoltà d'ordine amministrativo che potrebbonsi in caso diverso elevare, di farne essa stessa costruire e mantenere, a suo rischio e pericolo ed a proprie spese, un dato numero, nell'intento di fare un esperimento su ampia scala, e potere così arrivare a constatare la loro pratica utilità, eliminando ogni dubbio che potesse tuttora sussistere a loro riguardo.

Un grave ostacolo però si oppone alla immediata accettazione, per parte del Governo, di questa per sè stessa generosa ed utile proposta; che è quello appunto già qui sopra accennato, e che ha tratto all'esercizio affidato alla Società delle Ferrovie Meridionali.

Ognuno di voi conosce la scala mobile, secondo la quale devesi ripartire il prodotto lordo di quelle ferrovie tra il Governo e la stessa Società. Al di là di un dato limite chilometrico, che è ora pressochè raggiunto in L. 15 mila, questa deve subire intero il carico della spesa d'esercizio, mentre le eccedenze di prodotto al di là del limite medesimo (15 mila lire) vanno a benefizio esclusivo del Governo. Di qui la naturale persistenza, da parte della Società, di opporsi, con ogni mezzo a sua disposizione dal suo contratto, a qualunque combinazione, che tenda ad accrescere oltre a quel limite il prodotto lordo della rete, e ciò per risparmiarsi una spesa che ridonderebbe in pura sua perdita.

Si è appunto per appianare questo ostacolo, e rendere possibile la pronta effettuazione d'un esperimento, il cui esito favorevole non potrebbe a meno di avere conseguenze sotto ogni aspetto vantaggiose al paese, che il Ministero, giustamente riconoscendone la necessità, si è indotto a proporvi la legge che è sottoposta al vostro esame, e che non ha altro scopo tranne quello di chiedere per ora (salvo di addivenire più tardi ad una più radicale e definitiva combinazione) l'autorizzazione di derogare al disposto dell'articolo 17 della Convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge 14 maggio 1865, ristrettivamente all'esecuzione di questi speciali trasporti sulle ferrovie meridionali, prendendo per norma il semplice rimborso delle relative spese dell'esercizio, e considerando i relativi prodotti all'infuori di quelli contemplati nella scala mobile.

La vostra Commissione, ritenendo che, coll'applicazione di questo nuovo ed ingegnoso ritrovato, il Governo non andrà incontro a nessuna benchè minima spesa per l'acquisto e successiva manutenzione dei relativi carri di trasporto, la cui spesa dovrà sempre essere ad esclusivo carico di coloro che saranno ammessi ad esercitare questo speciale traffico; e mantenendo fermo il disposto dell'articolo 274 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, con cui si stabilisce le condizioni alle quali deggiono sempre sottoporsi le Società ferroviarie nel concedere facilitazioni o speciali ribassi di tariffe a spedizionieri ed appaltatori di trasporti, a scanso di qualunque monopolio a favore di uno o più individui; e, d'altra parte, convinta dell'opportunità di quest'applicazione, non che della somma utilità che da essa dovrà immancabilmente conseguirne, non solo a pro dell'industria agricola nazionale e del traffico ferroviario, ma ben anche a vantaggio delle condizioni economiche di una cospicua parte delle provincie italiane, vi propone di dare il vostro voto favorevole al seguente progetto di legge sottoposto alla vostra approvazione (*).

L. RANCO, *relatore.*

(*) Omettiamo i due articoli del progetto di legge, che sono identici a quelli già riferiti nel nostro numero 16.

(La Red.)

I *TRAMWAYS* A VAPORE

e le nuove costruzioni ferroviarie

Il deputato Guala ha mandato alla Presidenza della Camera un ordine del giorno, che, qualora ottenesse favorevoli i suffragi dei suoi colleghi, risolverebbe in parte le grandi questioni economiche che solleva il progetto delle nuove costruzioni ferroviarie.

Con questo ordine del giorno (che riferiremo qui sotto) si propone in sostanza di sostituire, per le linee trasversali e per il servizio dei centri minori, *tramways* tirati da macchine a vapore, alle ferrovie ordinarie o ridotte.

I concetti di massima dai quali parte il proponente (che corrispondono perfettamente alle opinioni da noi sempre professate), e relativi alla convenienza di attivare mezzi di comunicazione e di scambio certi, sicuri e regolari, ancorchè meno celeri, fra i centri minori, e di collegare fra loro questi centri e metterli in rapporto colle grandi linee ferroviarie mediante un sistema di trasporti poco costosi, ma ugualmente atti a soddisfare ai bisogni del traffico locale, non ci paiono discutibili.

Oramai è dimostrato che per le linee secondarie la celerità è un lusso di cui si può far senza; tant'è vero che basta consultare l'orario delle Strade ferrate, per andar convinti che di questa velocità non si valgono le minori diramazioni, raggiungendo essa a stento i 23 chilometri all'ora.

I commerci locali reclamano la sicurezza e la regolarità del mezzo, che li mette in comunicazione coi centri del mercato: essere sicuri di poter mandare la merce a giorno e punto fissi, senza che la neve o la pioggia cadute possano essere motivi di dubitare della partenza o dell'arrivo; questo è l'importante. La questione di giungere un'ora prima od un'ora dopo è così secondaria, che vediamo le stesse linee ferroviarie di minore importanza trascurarla affatto, non applicando nessun treno celere e non impiegando pei treni ordinarii che una velocità relativa, molto relativa, come si disse.

Ora i *Tramways* condotti dal vapore soddisfano a queste esigenze maggiori della sicurezza e della regolarità, e fino ad un certo punto, anche a quella della celerità, percorrendo in media 18 chilometri all'ora, che nessun carro carico di mercanzie o di derrate può uguagliare, e che a stento si può percorrere da un veloce cavallo senza pesi e senza gravezza di tiro.

Ma un beneficio maggiore dei *Tramways* a vapore, e la ragione che principalmente milita per sostituirli alle ferrovie sulle linee trasversali e di minore importanza, è la economia: economia di costruzione, economia di esercizio, economia di materiale mobile.

Il costo medio chilometrico delle linee comprese nella quarta categoria del progetto della Commissione per le nuove costruzioni ferroviarie è di 160 mila lire, senza materiale mobile, che si può valutare almeno in altre 20 mila lire al chilometro: totale 180 mila lire.

Calcolate 1468 chilometri progettati in questa categoria

dalla Commissione a 180 lire cadauno, ed avrete, se il conto torna, un totale di 264 milioni. Infatti il progetto, che non tiene conto del materiale mobile, li calcola 218 milioni, ripartibili fra lo Stato ed i Comuni, in proporzione di 144 e mezzo circa al primo e 74 circa ai secondi, senza il costo del materiale mobile.

Ora, se vero è, come la esperienza dimostra, che sulle stesse strade nazionali, provinciali e comunali, si possono applicare *tramways* con uguale scartamento delle ferrovie, (i quali, condotti dal vapore, darebbero, poco su poco giù lo stesso servizio utile delle strade ferrate e costerebbero al massimo non più di 35 mila lire al chilometro — *materiale mobile compreso* —), non è chi non veda la enorme convenienza, quanto meno di lasciare giudici della scelta gli stessi centri interessati.

Se tutti i 1468 chilometri delle linee della quarta categoria fossero suscettivi di questa applicazione — alcuni non lo sono, lo sappiamo benissimo, ma molti si — e tutti costassero il prezzo massimo di 35 mila lire cadauno, si avrebbe questo parallelo ultimo:

Ferrovie, costo	264 milioni
Tramways a vapore	51 »
Differenza in meno	213 milioni!

E poi vi sono i 700 chilometri della quinta categoria, che possono in gran parte essere suscettivi della stessa sostituzione, e che, calcolati in 85 milioni senza materiale mobile, costerebbero, questo compreso, circa 99 milioni; mentre col sistema dei *tramways* si avrebbe un costo al massimo di 24 milioni, e così una nuova economia di 75 milioni.

Abbiamo fatto i conti all'ingrosso, ma li rifaccia chi vuole, e troverà sempre che il concetto dell'on. Guala merita di essere preso in seria considerazione per il benefizio immenso, che ne verrebbe allo Stato ed ai Comuni. Basti dire che noi non abbiamo neanche messo in conto il minor costo di esercizio!

Ecco intanto l'ordine del giorno dell'on. Guala:

« La Camera,

« Considerando che per il consolidamento e progressivo sviluppo del traffico locale sulle linee trasversali e secondarie, giova, non tanto la celerità, quanto la certezza e regolarità dei mezzi di comunicazione e di scambio;

« Che tali risultati, uniti a quello di una rilevante economia nelle spese di costruzione ed esercizio, si possono ottenere coll'impianto di *Tramways* a vapore collocati anche sullo stesso piano delle strade ordinarie;

« Che molte delle linee, comprese nella quarta o quinta categoria del progetto per nuove costruzioni ferroviarie, potrebbero essere servite da così fatti mezzi di trasporto;

« Autorizza il Governo del Re ad accordare per la costruzione ed esercizio di *Tramways* tirati dal vapore e collocati anche sullo stesso piano delle strade nazionali, provinciali e comunali, ove lo consentano le esigenze del carreggio ordinario ordinario, e per le linee comprese nella quarta e quinta categoria del progetto in esame, un sussidio ragguagliato al 50 0[0] delle spese di impianto, compreso il materiale mobile, per le prime lire 20 mila di corso chilometrico; al 40 0[0] dalle 20 alle 30 mila lire; al 25 0[0] dalle 30 alle 40 mila lire;

« Lo autorizza del pari a dare, per Decreto Reale, quelle provvidenze che saranno giudicate necessarie per garantire la sicurezza della circolazione, tanto dei *Tramways*, quanto degli altri veicoli, e ad apporre per le singole concessioni quelle condizioni che meglio parranno rispondere alle esigenze generali e locali.

« Incarica la Commissione di tradurre questi concetti in altrettante disposizioni del progetto in esame, e passa alla discussione degli articoli ».

LA GALLERIA DEL GOTTARDO

A proposito delle gravi divergenze insorte tra la Società del Gottardo e l'impresario del traforo della Galleria, sig. Luigi Favre, crediamo opportuno riferire dal *Journal de Genève*, del 17 corr., le seguenti riflessioni del nostro egregio amico professore Daniele Colladon, facendo sinceri e fervidi voti, perchè questa divergenza sia al più presto appianata e possa regolarmente condursi a compimento un'opera così gigantesca e di tanto interesse internazionale:

La Redazione della *Gazette de Zurich* ha pubblicato alcune riflessioni, in occasione della mia lettera inserita dal *Bund* nel suo numero del 10 corrente.

Essa fa osservare che io sono un amico dell'impresario, ed istigatore dell'impresa del tunnel affidata al sig. Favre.

Nel marzo 1872, io ho di fatto, assecondando il desiderio del Dr. A. Escher e del rappresentante ufficiale di una delle Potenze interessate, comunicato a questi signori un compendio di molti e importanti lavori in ferrovie, tunnel, ecc., intrapresi e terminati dal signor Favre, sia in Francia, sia in Isvizzera, dal 1846 al 1871.

Io era molto bene informato, per rapporti antichi con molte Amministrazioni ed ingegneri-capi delle grandi Compagnie francesi, per le quali il sig. Favre aveva eseguito tali lavori.

Avevo potuto constatare, colle più autentiche testimonianze, che, durante questi 25 anni, le Compagnie e gli ingegneri, che avean ricorso al sig. Favre, non avevano mai avuto con lui o processi o disaccordi serii, e che tutti, senza eccezione, lodavano la sua perfetta lealtà.

Nella mia lettera del 2 marzo, dava al sig. Escher tutte le informazioni necessarie, e così terminava il mio scritto: « In una parola, il Favre è un impresario svizzero di alto merito, come carattere onorabile, come esperienza e fortuna acquistata dal lavoro e da una grande energia. Io mi stimerò felice in ogni occasione, e particolarmente riguardo alla ferrovia del Gottardo, di soddisfare alle domande, sempre dove posso, che mi farete l'onore di dirigermi, e di contribuire anche minimamente alla riuscita di questa grande opera, onorevole per la Svizzera ».

Non perdei mai di vista quest'ultimo incentivo: la riuscita dell'esecuzione del tunnel, ed il sentimento d'onore, che deve emergerne per la nostra patria, sono stati da sei anni in qua la mia più grande preoccupazione.

Ebbi, del resto, motivo di esser contento di me, se non per il mio amico Favre ed i suoi accommanditarii, almeno per la Compagnia del Gottardo, per le Confederazione e per tutti i Cantoni interessati all'esecuzione pronta ed economica di questa linea nazionale, della parte che io ho potuto avere nella scelta fatta dalla Compagnia. Non è, difatti, il Favre, che nell'agosto 1872 fu causa alla Compagnia dell'enorme beneficio (provato dalla medesima nel suo primo rapporto) di *quindici milioni*, e del guadagno d'un anno nella durata dell'esecuzione? Non è questa scelta che preservò la Confederazione dai reclami diplomatici, cui avrebbero potuto motivare i torti, gli errori e gli abusi di di potere dell'Ingegnere-capo della Compagnia?

Infine, e soprattutto, non continuò il Favre energicamente, senza beneficio per lui e per i suoi accomanditarii, i lavori del tunnel, mentre la Compagnia sospendeva i suoi durante tre anni?

Non dimostrò egli a' suoi più ingiusti detrattori ed a tutti gli uomini esperti, che egli stava per *compire in otto anni* quest'opera colossale, che, mercè il suo genio eminente, i suoi metodi, le sue invenzioni e quelle de' suoi ingegneri, progredì due volte più celere che il traforo del Cenisio?

Non è forse la prospettiva di questo gran tunnel terminato in tempo prestabilito, che fornì alla Compagnia ed all'Alto Consiglio federale l'argomento principale affinchè l'opera intera non fosse liquidata e la Compagnia potesse ricevere nuovi prestiti e nuove sovvenzioni?

La nomina del Favre come impresario del lavoro principale, del più fortunoso, del più difficile, fu dunque un benefizio per la Compagnia, per i suoi interessati, ed una fortuna per la Confederazione.

Per il Favre fu un'impresa dove spese, senza beneficio veruno, tesori di ingegno e di energia, dopo aver sofferto per sei anni una opposizione sistematica, triste compenso della sua fedeltà e del suo successo, il cui onore ricadrà sulla patria svizzera.

Dopo questa lotta di sei anni, uscito fuori vittorioso da difficoltà quasi sovrumane, il Favre è un uomo di genio, che scoprì un nuovo modo nell'arte così difficile di fare dei tunnel.

Tutti gli Svizzeri debbono essere contenti e felici di questi successi, come gli Italiani lo furono di Sommeiller, ed i Francesi di Lesseps.

Vi ha di più. Se il Governo italiano favorì e sostenne in tutto l'ingegnere ed impresario Sommeiller, se il Governo francese preservò Lesseps dai rigori del Kedivè, l'opinione nazionale ed i poteri della Confederazione debbono proteggere il Favre contro ogni abuso di potere.

Si disonorerebbe, mi pare, la Compagnia, se si incapponisse nel ruinare chi le rese importanti servizii ed il cui nome sarà citato in avvenire come gloria patria.

In ogni caso, l'equità e la moralità debbono limitare e guidare le conclusioni abusive di un contratto leonino.

Ora, in seguito alla lunga sospensione dei lavori da parte della Compagnia, si mutarono i rapporti di questa coll'Impresario del tunnel. Nel 1872, il Favre doveva supporre ed aspettarsi ogni aiuto da parte della Compagnia; allora gli interessi erano identici. Nel 1879 invece, le parti sono del tutto cambiate. La Compagnia si sforza di fare le massime economie a danno del Favre, ed essa non potrà, ad ogni modo, terminare i suoi lavori prima di quattro anni.

Il Favre, per contro, continuò energicamente; e quando non fosse stato impacciato, il tunnel sarebbe stato terminato due o tre anni prima che si finissero i lavori dai due versanti.

Essendo così mutati gli interessi, è gli ammissibile che il Favre sia stretto dagli stessi obblighi che nel 1872?

Lascio alla coscienza pubblica il decidere.

Dopo di avere sofferto in mille modi e di essere stato vittima altrui, si può biasimare il Favre se reclama protezione e garanzia per l'avvenire? Anche qui mi rimetto alla coscienza pubblica.

La nostra divisa nazionale è: — *Uno per tutti, tutti per uno.* — Orbene, in questa questione si dovrebbe forse dire: — *Uno per tutti, tutti contro uno?* — Anche qui il pubblico giudicherebbe se il Favre deve essere abbandonato, colle mani e coi piedi legati, alla Compagnia.

Ma non può essere messo in dubbio da nessuno, che ne va la fortuna del Favre; e che se, dopo i servizii resi, sarà spogliato e ruinato, un grido di biasimo risonerebbe in tutta Europa per colpire quelli che avrebbero cooperato a questa mostruosa spogliazione.

D. Colladon.

Dobbiamo quì aggiungere di avere ricevuto da Lucerna anche il testo della *Lettera della Direzione della Ferrovia del Gottardo all'Alto Consiglio federale svizzero, a proposito della sospensione dei lavori di allargamento in callotta ordinata dal signor Favre, impresario del gran Tunnel.* Con questa lettera, la Direzione confuta le accuse mossele dal signor Favre nella sua lettera al Consiglio federale (di cui si è parlato nel nostro numero del 16 corrente), dimostrando di aver sempre agito in conformità alle Convenzioni vigenti, e dichiarando che la Direzione non si appiglierà alla misura estrema e disastrosa di porre i lavori *in regìa*, se non qualora il sig. Favre, con una prolungata ostinazione, rendesse dubbioso il compimento conveniente dell'opera affidatagli.

Noi speriamo certo che ciò non avvenga.

Nostre Corrispondenze

Roma, 29 aprile.

Inscritto all'ordine del giorno della prima tornata parlamentare dopo le vacanze *natalizie*, è finalmente pervenuto al suo turno di discussione nella prima tornata parlamentare dopo le vacanze *pasquali*, che ebbero anche la coda più lunga dell'ordinario. « Mille anni a te sembrano il giorno di ieri che non è più, o poche ore della notte », disse il Salmista al Signore; e che devono parere tre mesi perduti alla Camera, la così detta Provvidenza della nazione? In fin dei conti, gli Ufficii e la Commissione impiegarono meno di un anno ad esaminare questo ponderoso progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, e la discussione pubblica occuperà, tutto al più, tutto al più...... una quarantina di sedute. Oh che non dovranno forse a gara tutti gli onorevoli deputati cercare, con lungo studio e grande amore, le ferrovie d'interesse, pubblico..... o privato del proprio Collegio? Non sono quest'ultime i prodigiosi fattori della prosperità economica dei popoli? Vi hanno bene parecchi che stanno dentro all'aula di Montecitorio, e molti che stanno fuori, i quali credono mancare semplicemente i viaggiatori e le merci per l'alimentazione di un gran numero delle progettate linee; i quali vorrebbero porre in guardia il paese contro la facile confusione che si fa, tra la proprietà economica e il segno di questa prosperità, tra la causa e l'effetto. Ed io in particolare non so cacciare, al momento, dalla memoria il ricordo di quel certo pazzo Inglese, il quale, scambiando i ritratti per gli originali, attribuiva ai fotografi la virtù di moltiplicare la popolazione.

Ma, visto che nel Parlamento i voti si contano e non si pesano; visto che altro è il cervello della nazione ed altro quello dei suoi eletti, altro è l'interesse d'Italia ed altro quello del Collegio elettorale di Perettola, la maggioranza della Camera finirà per votare che si debba mettere il carro avanti i buoi: lo sviluppo del commercio induce la necessità delle ferrovie, e viceversa poi, diranno i redivivi marchesi Colombi, le ferrovie indurranno la necessità del commercio!

Del resto, io non ho fatto una misteriosa cabala per pronosticare la probabilità d'una discussione di 40 sedute: è un semplice calcolo d'approssimazione il mio, i cui elementi sottopongo volentieri anche a voi, tanto più che potrebbe rimanere al di sotto della realtà, giudicando dai risultati della seduta di ieri. Sono *soli* 24 gli onorevoli inscritti per la discussione generale, e *soli* 107 gl'inscritti per la discussione degli articoli; il Presidente del Consiglio, il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro delle finanze, mostrandosi parchi di parole e giusti apprezzatori del tempo, non pronunzieranno che due discorsi per ciascuno; 12 ordini del giorno da svolgere, e 12 fatti personali, che diano modo di entrare per la finestra a discutere, o la legge o gli articoli, a chi trovò già chiusa la porta, mi sembrano una scarsa giunta a tanta derrata. Ebbene, tutto insieme, s'arriva ad un meschino totale di 161 (dico centosessantuno) discorsi, ch'io calcolai verrebbero *improvvisati* a quattro per seduta. Ieri, veramente, se ne udirono soltanto due; ma si sa, *motus in fine velocior*; e se anche ci saranno maggior numero di ordini del giorno e maggior numero di fatti personali, e repliche e contro-repliche, nelle quaranta sedute forse ci si entra.

Nè io stesso mi sento puro della velleità di salire sulla tribuna, che mi è riserbata nel Parlamentino del *Monitore*, per prendere parte alla discussione generale di questa legge sulle ferrovie, avendo anch'io ruminato da lungo tempo, tra me e me, di molte ragioni sul proposito, che modestamente mi sembrarono sempre bell'e buone. Oggi però consumai già gran parte del tempo e dello spazio a me consentiti, e forse, ciò che è peggio, in divagazioni soverchie; quindi mi riservo la parola per la successiva seduta, qualora gli oratori che mi precederanno a Monte-

citorio non mi abbiano prevenuto esponendo idee comuni. Occorre dirvi che io mi propongo di inscrivermi per parlare contro la legge? Non rammarico già io le vetture Negri, e voglio anch'io davvero il mio paese, intendo l'Italia, solcata letteralmente di ferrovie; ma vorrei anzitutto che l'offelliere facesse il suo mestiere, e che la Camera non si costituisse in Ufficio tecnico per deliberare spropositatamente intorno ai tracciati; e vorrei.... mille altre cose che ora devo tacervi, una volta che ho rinunziato, con riserva, alla parola. —

I sette articoli che costituiscono l'atto addizionale relativo al riscatto delle Ferrovie Romane, stato firmato il giorno di sabbato, 26, dal Governo e dai delegati del Consiglio d'amministrazione, vennero già pubblicati da parecchi giornali, e la presente mia lettera li troverà di certo già riprodotti nelle vostre colonne (*). Mi limiterò dunque, dal canto mio, a porvi in guardia contro due inesattezze corse nella prima edizione, che non fu più da nessuno, ch'io sappia, riveduta e corretta. Si è scritto che la sospensione degli effetti del riscatto venne stabilita sino dal 31 dicembre. Quale? — il 31 dicembre 1881. Si è scritto che alla nomina del Direttore generale e del Direttore dell'esercizio addiverrebbe il Governo dopo avere consultato la Compagnia. La verità è che fu pattuito, il Governo nominerebbe il Direttore generale sentito il Consiglio, il vice-Direttore e il Direttore dell'esercizio, senza sentirlo. Si è scritto che il numero dei membri del Consiglio sarà ridotto a undici, sette nominati dal Governo, e quattro dagli azionisti. Converrà aggiungere, ad illustrazione della riforma, che attualmente il Consiglio è composto di 20, 12 eletti dalla Società, 8 dal Governo. —

Riassumo, al solito, le più interessanti deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 27 aprile.

La Sezione prima approvò i progetti per:

a) la costruzione di un ponte in ferro sul torrente Mullero, lungo la Nazionale dello Stelvio, nell'interno della città di Sondrio;

b) la ricostruzione della tettoia, e lavori di ampliamento della Stazione ferroviaria di Vicenza;

c) opere di consolidamento fra i chilometri 134.900 e 136 nel tronco ferroviario Palermo-Porto Empedocle; e di sistemazione della trincea fra Carrù e Niella nella ferrovia Savona-Bra;

d) sistemazione del 1° tratto della strada nazionale Genova-Piacenza nella traversa di Dughiera, in provincia di Piacenza.

Dalla Sezione 2ª furono approvati: il progetto per la sistemazione dell'argine destro del Po di Goro, compreso tra i froldi Stremendi ed Ariano, in provincia di Ferrara; il progetto di rialzo e rinforzo dell'argine sinistro del Po, dalla chiavica Ronco Corrente al forte di Bocca di Gauda, in provincia di Mantova; ed il progetto di massima per la sistemazione dell'argine sinistro di Po, dalla Regona alla chiavica Ronchi a Caselle Landi, in provincia di Milano.

Il Consiglio generale poi suggerì le norme direttive per gli studii dei piani di massima per la bonificazione dell'Agro Romano; approvò, con avvertenze e modificazioni, il progetto per incanalamento delle acque della Piana di Quarto nel lago di Licola, in provincia di Napoli; e finalmente, esaminati un progetto ed una domanda per costituzione di Consorzio pel prosciugamento del lago di Massaciuccoli, situato sul confine delle provincie di Lucca e Pisa, dichiarò accettabili i principii di massima a cui è informato il progetto, e di pubblica utilità la sua esecuzione, indicando le ulteriori pratiche a farsi.

B.

(*) Vedi alle *Notizie Ferroviarie Italiane* il sunto dei detti articoli, i quali però concordano col testo ufficiale, che pubblicheremo nel prossimo numero. (La Red.).

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

Sappiamo che sta per essere pubblicato, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, un ordine di servizio, in forza del quale la ritenuta per l'imposta di ricchezza mobile sugli stipendii degl'impiegati inferiori alle L. 5000 annue viene reintegrata nei modi e nelle misure già praticati dalla cessata Società, restituendo ai detti impiegati il di più pagato pei mesi di gennaio, febbraio, marzo ed aprile a. c.

Tale deliberazione venne presa in seguito a carteggio scambiato tra il Ministro dei lavori pubblici ed il suddetto Consiglio d'amministrazione; il quale dal canto suo, colle proposte fatte in proposito, diede prova del vivo desiderio, da cui era animato, di attenuare l'aggravio dipendente dalla precedente deliberazione pubblicata coll'ordine di servizio N. 7 del corrente anno, e che aveva dovuto, suo malgrado, adottare in obbedienza alla legge e pel dovere che gl'incombe di scrupolosamente condurre la gestione affidatagli dal Governo.

Veniamo informati che quanto prima l'Amministrazione medesima aprirà una gara per la provvista dei seguenti veicoli:

N. 15 vetture miste di 1ª e 2ª classe,
« 25 id. di 3ª a cinque scompartimenti,
« 200 carri da merci da 10 tonnellate a due assi.

A tale gara saranno chiamati a concorrere, insieme colle Case nazionali, anche i fabbricanti esteri; ma la fornitura stessa sarà divisa in più lotti, per modo che la nostra industria possa più facilmente riescire deliberataria, almeno in parte, di quella provvista.

Siccome forzatamente bisogna ricorrere all'estero per gli assi montati con le ruote, per le molle di sospensione, i longaroni in ferro e la copertura in zinco o lamerino, così l'appalto verrà opportunamente distinto per rendere possibile il concorso dei nostri industriali, potendo questi avere direttamente la aggiudicazione di parte della fornitura dall'Amministrazione, la quale mediante la gara si procurerà dall'estero gli altri oggetti sovraindicati.

Il 21 maggio p. v. avrà luogo l'annunciato treno speciale di piacere da Parigi a Venezia e ritorno. I viaggiatori, oltre una sosta a Torino di un giorno e mezzo, ed a Verona di alcune ore, si fermeranno a Venezia 5 giorni. Nel ritorno, vi sarà una sosta di 36 ore a Milano. Il treno si comporrà di sole vetture di 2ª classe; ed il prezzo del viaggio, crediamo sia stabilito in fr. 80 circa.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha approvato il progetto di regolamento pel servizio cumulativo delle rete dell'Alta Italia colla nuova linea veneta Conegliano-Vittorio, e per l'uso comune della Stazione di Conegliano.

Essendo quel progetto stato compilato d'accordo colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, a tenore della Convenzione già stipulata il 18

dicembre anno scorso, si ritiene che non potrà tardarne la definitiva attuazione.

Lo stesso Consiglio d'amministrazione ha dato incarico ad una Commissione, composta del suo presidente comm. Morandini, e dei consiglieri conte Salis e comm. Martorelli, di studiare e presentare un progetto per istituire un servizio di approvvigionamenti e magazzini.

L'Amministrazione delle suddette Ferrovie ha aggiudicato al *Sindacato di esportazione dei carboni francesi*, in Marsiglia, la fornitura di 30[m tonnellate di carbone grosso francese, per la quale fu già tenuta la gara il 6 marzo p. p.

I lavori di costruzione del *Tramway* a vapore fra Torino e la Tesoriera (di cui si è più volte parlato) sono spinti con attività, e, tempo permettendo, si potranno ultimare fino alla Cinta daziaria per domani.

Ci facciamo intanto un dovere di portare a conoscenza dei nostri lettori alcuni dati, che si riferiscono alle vetture e locomotive destinate all'esercizio del detto *tramway*, gentilmente fornitici dall'ing. Raimondo, direttore della ferrovia Torino-Rivoli, sulla quale, ed interpolatamente ai treni attuali, si faranno le corse del *tramway*.

La vettura, giunta a Torino venerdì 25 corr., è di costruzione nazionale, cioè dello Stabilimento Grondona di Milano. Costa L. 5,000, pesa circa 2,000 kg., ed è capace di 40 passeggieri, dei quali 25 seduti ed i rimanenti in piedi fra le panche longitudinali. — Gli assi della vettura distano fra loro metri 1.52, mentre la lunghezza totale della carrozza è di m. 7, respintori compresi. — Il cosìdetto treno è tutto in ferro; l'attacco centrale è identico, come è lo scartamento, al materiale tutto della ferrovia Torino-Rivoli. — La cassa della vettura è divisa in tre parti di pari lunghezza: chiuse le due estreme con chiassili e persiane, a mo' di galleria la centrale, con passaggio a destra ed a sinistra. Il fattorino vi deve stare al centro, ed ha a sua disposizione il freno.

L'aspetto della vettura è elegante, tanto internamente, quanto esternamente; ed è un bell'esempio di prodotto nazionale, che nulla lascia a desiderare per finitezza di lavoro in tal genere di costruzioni.

La locomotiva, giunta a Torino il 26 corr., si presenta pure sotto un bell'aspetto, e proviene dalle officine della Società S.t Léonard di Liegi (Belgio). Tutto è in piccolo per la ristrettezza dello spazio e dello scartamento, che è solo di m. 0.90. Costa L. 15,500 in oro, oltre alle spese di trasporto e di dogana. Pesa a vuoto, con tutti gli accessorii, kg. 5,250, ed in viaggio kg. 6,450 (per acqua del tender e della caldaia kg. 1000, e per carbone 200 kg.). — Le principali dimensioni sono: cilindri esterni di m. 0.15 di diametro e m. 0.30 di corsa; quattro ruote accoppiate, del diametro di m. 0.62; scartamento fra asse ed asse 1.20; diametro medio del focolaio in rame m. 0.67 e m. 0.87 d'altezza; caldaia orizzontale cilindrica, diametro m. 0.65 con 52 tubi in ottone, della lunghezza di m. 1.15 e del diametro esterno di m. 0.04. — La superficie di riscaldamento è dunque di circa m.q. 9.70. — La caldaia è timbrata dal Governo belga per lavorare alla pressione di 10 atmosfere; l'acqua del tender misura litri 700, ed il carbone può essere riposto nelle rispettive casse per 1[3 di metro cubo.

Proprietà particolare della detta locomotiva è di essere munita della *pompa d'alimentazione* del nostro distintissimo ing. O. Chiazzari (Ispettore-capo divisione del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia), la cui invenzione meritò, come è noto, al prefato ingegnere la medaglia d'ore all'Esposizione mondiale di Parigi.

Devesi pure far cenno d'un altro apparecchio, del quale è munita la locomotiva in discorso: si chiama *divisore*, ed è costrutto secondo uno speciale sistema studiato dal sig. ing. Waessen, direttore gerente della suddetta Società S.t Léonard di Liegi. Il *divisore* serve ad abbattere il fumo e le scintille nella camera a ciò destinata. — Come si scorge, tutti i migliori perfezionamenti in tal genere di motori si fecero, e speriamo con soddisfacente risultato, per l'esercizio del suddetto *tramway*.

Tutto è dunque in pronto, e si potrebbe aprire il servizio fra una diecina di giorni; ma il guaio principale sta nella mancanza del terreno occorrente all'impianto della fermata presso la Tesoriera. Dei due proprietarii, uno respinge la domanda fatta, l'altro mette condizioni così onerose, che è impossibile accettarle. Si è fatta pure la domanda di espropriazione per causa di pubblica utilità, ma tal pratica condurrà per le lunghe.

Non potendosi quindi stabilire il servizio completo, speriamo lo sarà almeno fra la piazza dello Statuto e la Cinta daziaria (Barriera di Francia); a meno che, per le trattative già iniziate fra gli eredi Colli e molti dei cointeressati del sobborgo della Tesoriera, non si trovi di combinare le condizioni per altra località, o più avanti o più indietro dal punto in origine prescelto.

Un giornale cittadino ha pubblicato nella decorsa settimana, a proposito del cannone di 100 tonnellate testè ultimato nella R. Fonderia di Torino, e del carro (*truck*) da 120 tonnellate appartenente a quella Direzione, notizie talmente *inesatte*, che fanno ben poco onore a chi le scrisse e non lieve torto a chi le ha accreditate colla stampa.

Questo procedere è tanto più rincrescevole, che sembra avere per iscopo di traviare l'opinione pubblica, mentre la generalità non è in grado di discernere la verità in questioni assolutamente tecniche.

La lettera del 24 aprile diretta alla *Gazzetta Piemontese* dall'egregio Direttore della suddetta Fonderia, colonnello Giovannetti, che per sommi capi riferiamo, ristabilì giustamente i fatti nella loro verità; e tanto più volentieri riproduciamo quello scritto, in quanto esso corrisponde alle precise informazioni contenute nel nostro numero del 5 febbraio scorso, circa l'importanza del carro (*truck*) da 120 tonnellate, il quale costituisce un grande progresso nei trasporti ferroviarii, ed il cui merito appartiene alla intelligente iniziativa dei signori Schneider e Comp. e del loro rappresentante in Italia, ing. comm. Rognetta.

Ecco ora le parole del colonnello Giovannetti:

« Non intendendo menomamente di discutere alcun apprezzamento, ma semplicemente di ristabilire la verità dei fatti di maggiore importanza, mi limiterò a dichiararle:

« 1° Che la cerchiatura fu acquistata all'estero per la semplice ragione, che finora non si sono potuti aver cerchi da artiglieria fabbricati in Italia.

« 2° Che i cerchi furono acquistati, come sempre si acquistano i cerchi da artiglieria, e solo con minori tolleranze per diminuire il tempo della loro lavorazione quando sono investiti sul cannone; se questa lavorazione sia stata più o meno seria, lo si può giudicare dal fatto, che le sole torniture per l'applicazione dei tre strati di cerchi richiesero oltre 1400 ore di lavoro.

« 3° Che l'officina *Perseveranza* di Piombino, la quale tentò la fabbricazione dei cerchi di acciaio pudellato, non riescì mai a produrne con buon risultato, tantochè il Governo si trovò costretto a rescindere il contratto ed a sequestrarne la cauzione. Quanto ai cerchi di acciaio fuso che si adoperano oggidì, non mi risulta che se ne sia mai tentata la fabbricazione in Italia.

« 4° Che lo studio ed il progetto completo del vagone non furono fatti dal chiar.mo ing. cav. Frescot: il vagone

fu ideato, progettato e costruito dalle officine del Creusot. Prima della sua esecuzione, il cav. Frescot (al quale, come competentissimo nella materia, mi rivolsi per consigli) ebbe la gentilezza di esaminare il progetto sotto l'aspetto tecnico-ferroviario e di consigliare quelle leggiere modificazioni che stimò convenienti.

« 5° Che il cav. Frescot si recò, come rappresentante delle Ferrovie dell'Alta Italia, alla collaudazione del carro al Creusot dopo la sua ultimazione, e non ebbe alcuna ingerenza nella esecuzione dei lavori.

« 6° Che il carro completo fu pagato poco più della metà del prezzo indicato nell'articolo (*).

« 7° Che, sebbene i fratelli Diatto mi facessero sapere essere capaci di costruire *qualsiasi* vagone, nessuna offerta mi venne fatta nei termini indicati nell'articolo; debbo, del resto, notare che non era possibile di fare offerte di costruzione e di prezzo, senza prima studiare e stabilire un progetto del vagone ».

(*) Il prezzo indicato nell'articolo era di 90,000 fr. in oro. (La Red).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane — Il 26 corr. venne firmato dal Governo e dalla Commissione delle Ferrovie Romane l'atto addizionale destinato ad affrettare il riscatto di queste linee. L'atto addizionale, che pubblicheremo testualmente nel prossimo numero, si compone di 7 articoli, i quali stabiliscono (V. la nostra *Corrispondenza da Roma*):

1. L'impegno, da parte del Governo, di presentare immediatamente al Parlamento il progetto di riscatto;
2. La sospensione degli effetti del riscatto fino al 31 dicembre 1881;
3. Mantenimento di tutte le disposizioni attuali relative alla sorveglianza governativa;
4. Riduzione del numero dei membri del Consiglio di amministrazione a undici, sette dei quali saranno nominati dal Governo e quattro dagli azionisti;
5. La nomina del Direttore generale e del Direttore dell'esercizio è riservata al Governo, previo consulto della Compagnia;
6. Mantenimento di tutti i regolamenti e di tutte le leggi concernenti la sorveglianza tecnica;
7. Sarà posta in vigore questa Convenzione addizionale dopo l'approvazione dell'Assemblea degli azionisti e del Parlamento.

L'atto addizionale venne firmato, pel Governo, dagli on. Magliani e Mezzanotte; per la Compagnia, dai signori Fenzi, D'Amico, Vimercati, Bigatti, Spada e Bertina.

I Ministri si impegnarono a presentare senza indugio l'atto addizionale al Parlamento, appena sarà approvato dall'Assemblea degli azionisti.

Tale assemblea è già fissata per il 12 maggio.

— La *Nazione*, in data del 22, scriveva:

Sappiamo che il Ministero, relativamente alla Convenzione da stipularsi per presentare al Parlamento il progetto di legge sul riscatto delle Strade ferrate Romane, ha receduto dalla condizione di far trasportare a Roma la sede di quella Amministrazione centrale e del Consiglio.

Ci è grato l'aggiungere che a questa risoluzione non furono estranee le premure vive e benevole per la nostra città dell'on. Prefetto general Corte.

— Il *Popolo Romano*, del 27, aggiunge:

Alcuni giornali parlano di contestazione per parte del Governo alla nomina del comm. Bertina a Direttore delle Ferrovie Romane.

L'incidente che ha dato motivo ad erronei apprezzamenti, proviene da un semplice equivoco sull'interpretazione dello Statuto sociale. Noi sappiamo che il Governo non ha mai avuto altra intenzione, che quella di affidare l'esercizio provvisorio delle Ferrovie Romane al comm. Bertina, il quale fu ieri ricevuto dal Presidente del Consiglio (ed ha sottoscritto l'atto addizionale pel riscatto).

— Le pioggie dirotte e continuate hanno prodotto, nel Poggio della Quercia, una frana, la quale ha investito la galleria omonima, situata fra le Stazioni di Bucine e Laterina sulla linea delle Ferrovie Romane.

I movimenti verificatisi nella medesima, assai lievi nei primi giorni, si manifestarono invece con effetti sensibilissimi a cominciare dal 26 corrente.

Infatti, mentre la galleria subisce, per la estensione di 50 metri, un movimento in senso longitudinale, ed i piedritti un movimento in senso di rotazione intorno all'imposta, gli anelli elementari di costruzione si disgiungono fra loro, producendo un rialzamento del terreno dal di sotto all'insù di circa 60 centim.

I guasti avvenuti sono molto serii, ed occorreranno parecchi mesi per poterli riparare; poichè il monte, dal quale è derivata la frana, si è staccato dal vertice per 60 centim. di altezza.

Nuove costruzioni ferroviarie. — La *Riforma*, del 27, dice:

La Giunta per le nuove costruzioni ferroviarie ha deliberato intorno alle petizioni inviate alla Camera da varie Amministrazioni provinciali del Regno.

Si assicura che la Commissione propone che quasi tutte queste petizioni vengano respinte.

Ferrovie Meridionali. — Per deliberazione del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali, a forma dell'articolo 25 degli statuti sociali, nel giorno 5 giugno pross. avrà luogo in Firenze l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti.

Ferrovie Sarde — Scrivono da Paulilatino, 18 aprile:

Ci giunse ieri l'altro una gratissima nuova. La locomotiva è passata sul Tirso. Quell'ostacolo, che da molti era giudicato insuperabile per quest'anno, causa le pioggie ed il numero delle piene straordinarie, fu finalmente abbattuto, mercè le cure indefesse e lo zelo superiore ad ogni encomio dimostrato dall'ing. Baudracco, direttore dei lavori. Ora sappiamo che il treno arriva fino a Solarussa, e che si sarebbe anche potuto andare oltre, se le pioggie non avessero reso difficilissimo il trasporto delle traversine.

Nè minore è l'alacrità con cui si spingono i lavori nel tronco Paulilatino-Abbasanta: tant'è che si spera di vederne finita l'apertura nel brevissimo spazio di due mesi.

Ferrovia della Pontebba. — Scrivono da Pontebba al *Giornale d'Udine*, del 26:

Sono prese le disposizioni perchè l'intera linea sia aperta all'esercizio con quella austriaca nel luglio prossimo, ed a tale intento sono spinti con alacrità i pochi lavori che sono da ultimare.

I ponti a travate in ferro sul Fella presso Chiusaforte e sul Dogna saranno finiti nel mese prossimo; all'attraversamento della valle presso il Rio di Muro, dove la travata in ferro non potrà essere al posto che nell'ottobre, si provvede con un ponte in legno provvisorio; e qui a Pontebba si lavora con attività febbrile a formare l'argine stradale, e si farà provvisoriamente il servizio con baracche in legno.

L'esecuzione dei movimenti di materie per le opere d'arte, e le fondazioni dei fabbricati vengono fatte colle disposizioni del progetto relativo al caso di una semplice Stazione locale, poichè, con tutta probabilità, sarà questa la soluzione finale; ma questi lavori sono studiati e disposti in modo da lasciare possibili, se del caso, l'ampliamento delle opere e l'esecuzione della Stazione internazionale.

Quanto all'ingradimento della Stazione di Udine, è da temersi che per quest'anno non si incomincierà alcun lavoro. E ciò non deve sorprendere, se si rifletta che le esitazioni e le incertezze che pendono sulla questione della Stazione di Pontebba hanno naturalmente la loro influenza immediata su quella della Stazione di Udine; e che, in secondo luogo, lo stanziamento della spesa, questo inesorabile accessorio di ogni lavoro, non è, si dice, ancora un fatto avvenuto.

Ferrovia Genova-Alessandria. — Il *Corriere Mercantile* del 28 scrive:

Ieri l'altro ebbe luogo in Alessandria, nella sala della

Deputazione provinciale, un'adunanza del Comitato promotore della ferrovia Genova-Alessandria, per valle Stura ed Orba.

Presiedeva il cav. Edoardo Pizzorni, ed erano presenti varii senatori e deputati, il prefetto della provincia, e i membri del Comitato predetto.

L'adunanza concluse incaricando il presidente di redigere un memoriale da indirizzarsi ai deputati delle antiche provincie, nel quale siano dimostrati i vantaggi della progettata ferrovia, e di costituire un Comitato in Roma, composto di cinque membri, e incaricato di propugnare in Parlamento il progetto stesso.

Il Comitato nascituro avrà a presidente l'on. Ercole.

Tronco Usmate-Seregno — Scrivono da Bergamo che quelle Rappresentanze comunale, provinciale e commerciale hanno inviato all'on. deputato Spaventa un memoriale, nel quale sono esposte le ragioni che militano in favore della linea Usmate-Seregno

Tramways nella provincia di Venezia. — Non una sola proposta, ma due ci sono per la utilizzazione ferroviaria delle strade nei nostri dintorni. L'una dell'ing. Avesani per una Società da dichiararsi, la quale vorrebbe esercitare la linea Mestre-Mirano-Mira-Dolo, colla forza motrice di una piccola macchina a vapore, richiedendo però un sussidio chilometrico per una volta tanto. — Un'altra dell'avv. Salvagnini, per sè e soci da dichiarare, per le linee Mestre-Mirano-Noale, e Mirano-Dolo-Padova, la quale si accontenterebbe di una concessione per 50 anni, comprendendo anche la linea Mestre-Venezia, pel caso che venisse costruito il ponte sulla Laguna. Pare che questa seconda proposta sia per trovare più favorevole accoglienza della prima. — Così la *Gazzetta di Venezia* del 27.

Tramway Monza-Casatenuovo-Monticello-Marzanò. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 30 m[illegible] p. [illegible] con cui la Società anonima stabilita a Milano col [illegible] *Società del Tramway Monza-Casatenuovo-Monticello-Marzanò* [illegible] capitale nominale di L. 850.000, diviso in 3400 azioni [illegible] ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrenda dalla [illegible] del presente decreto, è autorizzata, e n'è a[illegible] statuto con alcune modificazioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Abbiamo ricevuto il rapporto che il Consiglio d'amministrazione della Società del Gottardo presenterà all'Assemblea generale degli azionisti, indetta pel 3 maggio, come annunciammo nel nostro numero del 9 corrente.

Con esso si propone di approvare, in relazione al programma di convocazione:

1° La costruzione e l'esercizio della ferrovia, in conformità alla Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878.

2° La Convenzione conclusa tra le Compagnie Berna-Lucerna, Centrale e Nord-Est, circa un raccordo della linea Berna-Lucerna col Gottardo; nonchè la dichiarazione dell'Amministrazione relativa alle tasse massime pel traffico tra la Svizzera e l'Italia.

3° Di far nominare 19 membri del Consiglio d'amministrazione dall'Assemblea degli azionisti e 6 membri dal Consiglio federale, in sostituzione del modo attuale di nomina, vigente sino dal compimento della costruzione, in base agli statuti.

4° Di autorizzare la ipoteca di 1° grado per 74 milioni, ed eventualmente una ipoteca di 2° grado per 6 milioni al massimo per le Obbligazioni da emettere.

5° D'annullare le Azioni per le quali non fu effettuato il 4° versamento e di emettere delle Azioni nuove, in conformità al contratto passato col Consorzio il 4 marzo 1879.

— A quanto si scrive da Zurigo al *Winterthur Landblatt*, si sta alacremente lavorando affine di costituire una Società, il cui scopo esclusivo sarebbe di portare i titoli della ferrovia del Gottardo al loro valore reale. Ora che la constatazione finanziaria è fatta, che la sovvenzione dell'Italia, accordata, dopo che il pagamento delle Azioni è completo, e che la situazione della Società è tale da non più necessitare ulteriori fondi, il corso attuale delle Azioni e delle Obbligazioni non si trova in nessuna relazione col loro valore effettivo, e quindi si ha l'intenzione di appoggiarle con tutte le forze. Si ritiene come sicura la costituzione di detta Società.

— Lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo alla fine di marzo 1879 era il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in gennaio	febbraio	Stato alla fine di gennaio	febbraio
Galleria di direzione	m.	161.7	187.6	12552.5	12740.1
Allargam. della stessa	»	154.6	163	11076.4	11239.4
Calotta	»	137.3	148.7	8863.2	9011.9
Strozzo	»	208 5	242.1	7682.2	7924.3
Vôlta	»	107	128.3	9535	9663.3
Piedritti	»	209.2	287.6	7266.2	7553.7
Tunnel completo con canale e nicchie	»	208	423.4	6139.4	6562.8

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono eseguiti:

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	287.9
Allargamento della stessa	»	—	410.6
Calotta	»	—	2460.1
Strozzo	»	—	2404.7
Vôlta	»	—	1094.7
Piedritti	»	—	2684.6
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	3414.2

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 19.60, dal lato di Airolo m. 28; in totale m. 47.60, cioè m. 6.80 in media giornaliera.

Ad Airolo vi fu un giorno e mezzo di sospensione per una valanga caduta sulla condotta del Ticino.

Restano ancora da perforare, per la galleria di direzione, m. 1952.50.

Ferrovia del Monteceneri. — Il *Bund* dice che il 26 febbraio p. p. il Consiglio federale ricevette dall'ambasciatore italiano l'offerta di conchiudere una Convenzione preliminare, avente per iscopo di raccogliere i mezzi speciali per la costruzione del Monteceneri. Dopo dieci giorni, l'8 marzo, questa Convenzione venne conchiusa fra il sig. Melegari ed il capo del Dipartimento delle ferrovie; e l'11 marzo il Consiglio federale, con una nota all'Ambasciata italiana, si dichiarò pronto a trattare senza indugio sulla base di questi preliminari. Si attende ancora la risposta del Governo italiano, ma fin d'ora si può ammettere che dessa sarà favorevole.

Trasporti internazionali. — Leggesi nel *Diritto* del 26:

Al Ministero degli affari esteri è stato comunicato dal presidente della Confederazione elvetica il riassunto delle risposte ricevute finora in ordine al progetto largamente discusso nella Conferenza di Berna, e destinato a stabilire le norme che dovranno servire di base alla eventuale conclusione di una Convenzione internazionale pel trasporto delle merci per ferrovia dalla Russia, dai Paesi Bassi, dal Belgio, dalla Germania e dal Lussemburgo. Nel dare questa comunicazione al nostro Governo, il presidente della Confederazione svizzera lo avverte che manderà quanto prima le altre risposte, corredandole di quelle proposte che al Consiglio federale potessero essere suggerite dall'ulteriore svolgimento di questa trattazione.

Tramways di Parigi. — La Compagnia delle ferrovie parigine (Tramways Nord) e la Compagnia dei Tramways di Parigi (rete Sud), postesi d'accordo, hanno presentato in comune al Ministro dei lavori pubblici ed al Prefetto della Senna una domanda, tendente ad ottenere

il prolungamento in Parigi delle linee esistenti e la creazione di linee nuove.

Il *Journal des travaux publics*, annunziando con grande soddisfazione questo fatto, dice che si tratta, in complesso, di collegare le reti delle due Società in modo da far cessare le attuali soluzioni di continuità. Al Palais-Royal, al Château-d'Eau ed alle Halles, si costruirebbero dei ponti di congiunzione, come quelli che già esistono all'Arc-de-Triomphe. Ne risulterebbe, per la popolazione, la possibilità di traversare rapidamente Parigi con un solo cambiamento di carrozza, in luogo di due oggidì indispensabili, con grande economia di tempo e di denaro. Di tempo, poichè il viaggiatore non avrebbe più da andare in cerca delle vetture che avrebbe subito pronte; e di denaro, poichè non pagherebbe che 30 cent in luogo di 60.

Il Consiglio generale non tarderà a discutere la questione, e se ne attende un voto favorevole.

Galleria sottomarina della Manica. — I lavori di scandaglio nella Manica e sulle coste francesi ed inglesi per il traforo del tunnel progettato fra Calais e Douvres sono proseguiti con la massima attività.

Nel letto della Manica, dice il *Pas de Calais*, fino alla fine del decorso febbraio si erano già fatti 7971 scandagli a distanze varianti dai 100 ai 200 metri, scandagli che fecero conoscere 3207 campioni geologici.

Sopra un tratto di 28 chilometri partendo dalla costa, furono fatte 1525 operazioni identiche. La galleria sottomarina, che deve avere una lunghezza totale di 36 chilometri, attraverserà uno strato di creta bigia.

L'influenza della variazione delle acque è stata studiata accuratamente, e non sarà per nulla sfavorevole, come si supponeva, a questo gigantesco lavoro.

Un treno partito da Parigi, arrivando a Sangate presso Calais, all'entrata della galleria, scenderà sotto terra seguendo un piano lievemente inclinato, risalirà insensibilmente avvicinandosi alla costa inglese, ed andrà ad uscire nella baia di Santa Margherita, distante 9 chilometri da Douvres.

Ferrovia di Tunisi. — Scrivono da Tunisi, 14 aprile, alla *Perseveranza:*

La festa dell'inaugurazione ufficiale della ferrovia di Tunisi riuscì pienamente. Stamane (14) per tempo ci incamminammo alla Stazione ferroviaria, in attesa del Bey. La Stazione, brillantemente ornata di fiori e bandiere, era assediata da una folla di gente compatta e molticolore. Due bande musicali alternavano i concenti: prima quella del Bey, poi la fanfara di Bona. Giunto il Bey, coi suoi generali, Ministri, Consoli, ecc., ecc., 250 persone prendono posto nel treno, che va colla velocità di 35 chilometri all'ora sino a Medzes e Bol, cioè per un percorso di 66 chilometri. Colà ci aspettava, speditavi da Tunisi, una suntuosa colazione, che però aveva il difetto di mancare, per ordine del Bey ed in ossequio alla religione musulmana, dei due fattori essenziali dell'allegria e del buon umore: di vino, cioè, e di donne.

Lungo la linea godemmo, a tutte le Stazioni, dello spettacolo il più interessante. Prima di tutto, abbattevasi un bue in segno d'allegria, distribueudone la carne alla folla circostante; poi i capi arabi di tutte le vicine tribù, accorsi sul luogo, montando stupendi cavalli e abbigliati fantasticamente, eseguivano una grandiosa e non meno spaventevole *fantasia*. Costoro non conoscono ostacoli insuperabili ai loro cavalli, a tal punto che, per molti chilometri, essi gareggiarono col treno, galoppando alle portiere, tirando in pari tempo dei colpi di fucile, saltando ciglioni e fossati.

Faccio grazia dei discorsi pronunciati in questa occasione. Alla sera, fuochi d'artificio, ed un *punch* gigantesco offerto dalla Colonia francese.

Notizie Diverse

Il locale per la Camera dei deputati — Nel Comitato privato del 26 corr., si trattò specialmente della sede attuale della Camera. A questo proposito, il *Diritto* scrive:

È inutile ricordare gli inconvenienti dell'aula di Montecitorio ed i lamenti che sorgono ogniqualvolta la Camera si raduna in Comitato privato. La mancanza di un ingresso adatto alle solenni circostanze, l'infelicissima tribuna per la stampa, la luce scarsa e l'aria ancora più scarsa dell'aula, la mancanza di uno spazio dove uscire a passeggiare all'aperto, la soverchia elevazione delle sale della Biblioteca e di quella per la Giunta delle elezioni, — questi ed altri difetti sono pur troppo noti.

S'era pensato per qualche tempo alla costruzione di un palazzo, il quale potesse accogliere i due rami del Parlamento e fosse degno della Capitale; ma poi si comprese che la spesa sarebbe sembrata ragionevolmente eccessiva nelle presenti condizioni della finanza, e non se ne parlò più.

Si volse allora il pensiero a migliorare le condizioni dell'attuale sede della Camera, e si incominciò col trasportare fuori del palazzo la tipografia. Vi fu chi pensò allora di costruire appunto l'aula nella parte posteriore del palazzo; altri invece propose di costruire l'aula nel cortile delle Missioni e nei locali che dànno su di esso.

Crediamo non sia stata fatta ancora la scelta fra i due partiti; si deliberò soltanto di enunciare il problema ed aprire un concorso fra gli architetti italiani, con un premio di L. 3 mila, per un progetto di nuova aula. Dovrebbesi costruire, con una spesa non superiore ai due milioni, nel palazzo e nelle sue attinenze immediate, per guisa da lasciar libero lo spazio occupato dall'aula attuale e da non turbare menomamente i lavori legislativi.

Opere portuali. — La *Gazz. di Venezia* dice che il 23 corrente si riuniva a Roma la Commissione parlamentare per le opere portuali. Erane presenti gli onorevoli: Nicotera presidente, Grimaldi segretario; Damiani, Maldini, Micheli e Vastarini-Cresi. Riservando di accordarsi coi Ministri delle finanze e dei lavori pubblici sulla maggiore spesa, la Commissione decise unanime di includere nell'attuale progetto la scogliera nord per il porto di Lido, la scogliera per il porto di Chioggia, i lavori pel porto di Oneglia e quelli per il porto di Cotrone. Fu nominato relatore l'on Damiani.

Regolazione del corso del Brenta. — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia*, del 27:

Ieri i rappresentanti dei Consorzii della provincia di Padova, e contermini, vennero convocati presso quella R. Prefettura. I rappresentanti erano circa quaranta, ed accolsero all'unanimità il seguente ordine del giorno, concordato fra gl'ingegneri Aita e Centanini:

« I delegati dei Consorzii interessati nei lavori per la nuova foce del Brenta, nei combinati interessi della terraferma e dei porti, sollecitano la pronta esecuzione dei lavori; — instano perchè la proposta Botte alle Tresse sia costrutta di dimensioni tali, da prestarsi, oltrecchè ai Consorzii attualmente scolanti in Conca di Brondolo, anche al miglioramento degli altri più lontani, che non hanno la possibilità di felice scolo nei fiumi e canali che li contermimano; — e pregano il R. Prefetto di avanzare per urgenza al Ministero tale votazione».

Porto di Marsala. — La *Riforma* dice che l'esempio generoso del cav. Genna Barlow, di cui si è già parlato, ha trovato imitatori. Pei lavori del porto di Marsala, il marchese Nicola Spanò Caracciolo ha offerto L. 1,0000.

Commissione d'inchiesta pei tabacchi — La *Gazz. Uff.* del 21 corrente ha pubblicato il seguente Regio Decreto, del 20 mese stesso, preceduto da opportuna relazione, e controfirmato dal ministro Magliani:

Art. 1. È istituita una Commissione d' inchiesta incari-

cata di studiare e proporre i provvedimenti per il riordinamento della privativa dei tabacchi, che si dovranno adottare alla scadenza della Convenzione stipulata il 25 luglio 1868 con la Società anonima per la Regìa cointeressata.

Art 2. La Commissione potrà chiamare avanti a sè e interrogare gli uffiziali pubblici di ogni ordine.

Art. 3. Faranno parte della Commissione:

Brioschi prof. Francesco, senatore del Regno,
Cannizzaro prof. Stanislao, senatore del Regno,
Finali avv. Gaspare, senatore del Regno,
Giorgini prof. Giovanni Battista, senatore del Regno,
Rossi Alessandro, senatore del Regno,
Canzi Luigi, deputato al Parlamento Nazionale,
Incagnoli Angelo, deputato al Parlamento Nazionale,
La Porta Luigi, deputato al Parlamento Nazionale,
Luzzatti prof. Luigi, deputato al Parlamento Nazionale,
Melodia Nicolò, deputato al Parlamento Nazionale,
Monzani Cirillo, deputato al Parlamento Nazionale,
Nervo Luigi, deputato al Parlamento Nazionale,
Perazzi ing. Costantino, deputato al Parlamento Nazionale,
Plebano Achille, deputato al Parlamento Nazionale,
Robecchi Giuseppe, deputato al Parlamento Nazionale,
Busacca Raffaele, consigliere di Stato,
Saponieri Tito, consigliere alla Corte dei conti,
Bennati de Baylon dott. Luigi, direttore generale delle Gabelle,
Orgitano Luigi, ispettore generale al Ministero delle finanze,
Ellena Vittorio, ispettore generale al detto Ministero,
Turconi Paolo, direttore-capo di divisione allo stesso Ministero
Bechi professore Emilio, direttore della Stazione agraria di Firenze,
Cappa ing. Luigi, ispettore tecnico presso la Delegazione governativa per la Regìa cointeressata dei tabacchi, membro con voto consultivo e segretario;
Garbarino ing. Giuseppe, ispettore centrale al Ministero delle finanze, membro con voto consultivo e segretario.

Art. 4. La Commissione eleggerà nel suo seno un presidente e uno o più vicepresidenti.

Ufficii telegrafici. — Il 21 corr., in Lungro (provincia di Cosenza), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 2 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 23 corr.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni nominative, sedente in Napoli, col titolo di *Società Procida-Ischia*, collo scopo di esercitare la navigazione a vapore con navigli propri nel golfo di Napoli, col capitale di L. 255,000 diviso in 600 azioni da L. 425 ciascuna, e colla durata fino al 23 agosto 1895.

Concorsi. — È aperto il concorso al posto d'Ispettore sanitario centrale delle Ferrovie Meridionali, coll'emolumento di L. 5000, e colla residenza presso la Direzione dell'esercizio, attualmente in Ancona. Il concorso è per titoli fra i medici-chirurghi italiani, e le domande dovranno essere presentate alla Direzione delle dette Ferrovie in Firenze (via Renai, 17), entro la fine del prossimo maggio, corredate dei documenti richiesti dal programma, ottenibile presso la Direzione medesima.

— È aperto pure il concorso per titoli a 35 posti di Misuratore volontario nel personale subalterno del Genio civile. Le domande devono esser presentate, non più tardi del 25 maggio p. v., al Prefetto della provincia in cui gli aspiranti hanno domicilio, corredate dei documenti richiesti dall'Avviso di concorso pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici (V. *Gazz. Uff* del 25 corr.).

Congresso d'Ingegneri ed Architetti. — La Commissione residente in Napoli ha scelto e pubblicato per le stampe l'elenco degli argomenti da trattarsi nel 3° Congresso, che avrà luogo in Napoli dal 22 settembre al 1° ottobre p. v.

Sarà unita al Congresso una esposizione di disegni di architettura ed ingegneria, di materiali da costruzione e strumenti geodetici, topografici e di precisione.

Per appositi accordi presi dalla Commissione, in quei giorni avverranno le feste dell'inaugurazione del monumento a *Vanvitelli* a Caserta, e la solennità del centenario della distruzione di Pompei, a cui interverranno scienziati d'ogni parte d'Europa.

Ad entrambe le solennità saranno appositamente invitati i componenti del Congresso.

Tutti gl'ingegneri ed architetti potranno ritirare copia dell'elenco degli argomenti e del regolamento dell'esposizione, o in persona, o scrivendo alla Segreteria della Commissione presso il Collegio degli ingegneri ed architetti di Napoli, nel locale della Scuola di applicazione (50, via Università).

Gl'ingegneri ed architetti di altre parti d'Italia potranno ritirare dette copie anche presso le Segreterie dei rispettivi Collegi.

Acciaio di ghisa — A Middlesborough è stata testè fatta una scoperta, che è della massima importanza per l'industria siderurgica. Due proprietarii di officine metallurgiche in quella città sono riusciti a fabbricare dell'acciaio Bessemer con delle ghise di qualità scadente, e precisamente con la ghisa di Cleveland, che è fosforosa.

Prendendo la ghisa appena esce dal forno, essi la mettono nel *convertitore*, e ne ottengono dell'acciaio Bessemer, che costa soltanto 55 scellini alla tonnellata. Prima che si fosse scoperto il metodo di trattare direttamente i minerali indigeni per la fabbricazione dell'acciaio, le guide ferroviarie di acciaio Bessemer si pagavano persino 109 fr., la tonnellata, e le stesse guide fabbricate con minerali ematiti di Spagna costavano circa 118 fr. per tonnellata in Inghilterra. In Francia, le Compagnie delle strade ferrate le pagano attualmente 180 franchi.

Da quanto precede si comprende agevolmente l'importanza della scoperta di Middlesborough.

Il *Times*, dopo di avere riferite le notizie precedenti, aggiunge che, giorni sono, a Middlesborough, al cospetto dei principali direttori tecnici e capi di Stabilimenti metallurgici dell'Inghilterra, furono fatti ripetuti esperimenti col nuovo acciaio fabbricato con la ghisa di Cleveland, esperimenti dai quali risultò che il nuovo acciaio è della migliore qualità, e niente affatto inferiore all'acciaio Bessemer.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana migliorarono i corsi dei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali, da 370 salirono a 375; le Obbligazioni, deboli a principio a 265.50, si elevarono a 267 fermissime, I Boni invariati a 586.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 269, poi a 270.50; la serie B, a 273 e 274. Le nuove, emissione 1° aprile, si aggirarono tra il 254 al 254.75.

L'Alta Italia tenne il prezzo di 277.50. Le Pontebbane quello di 417. Le Vittorio Emanuele richieste a 279.50 e 280. Le Azioni Ferrovie Romane, da 100 salirono a 108, e chiusero a 106.50.

A Parigi, le Lombarde trovarono denaro a 158; le Obbligazioni relative a 254. Le Vittorio Emanuele a 255 e 257. Le Azioni Ferrovie Romane a 92 e 95; le Obbligazioni a 289.

CONVOCAZIONI

Società anonima di Tramways e Ferrovie economiche Roma-Milano-Bologna. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 maggio p. v. in Bruxelles (sede sociale, Boulevard central, 22), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e

quello del Consiglio di sorveglianza sull'esercizio e bilancio 1878, per la nomina di un amministratore uscente, e per misure diverse.

Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 maggio p. v. in Milano (sede sociale, Corso Venezia, 31), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e quella della Commissione di revisione sull'esercizio e bilancio 1878 e relativo dividendo, e per la elezione di consiglieri e revisori pel 1879.

Società per l'industria del ferro. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 maggio p. v. in Firenze, per deliberare sul bilancio 1878, e per la elezione dei consiglieri uscenti e dei revisori pel corrente anno.

Società per la bonifica dei terreni ferraresi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 20 maggio p. v. in Torino (sede sociale, via Carlo Alberto, 24), per l'approvazione dei conti del 1878, e per la nomina di amministratori e censori pel 1879; ed in assemblea straordinaria per udire la relazione della Commissione nominata il 14 giugno 1878, e deliberare in proposito.

Avvisi d'Asta

Il 6 maggio p. v., presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale lungo la valle del Trigno, compreso fra l'innesto colla provinciale e l'abitato di Salcito, della lunghezza di m. 3527.23, per la presunta somma di L. 62,814, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione del torrente Gaudo, nel tronco dal termine di quello già sistemato, presso la Nazionale delle Puglie, fino alla Stradetta di Bajano nella Bonifica di Nola, in diminuzione della somma di L. 46,178.55, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 5000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Chieti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Pesaro a Castiglione Messer Marino, compreso fra l'abitato d'Archi e la Traversa di Montazzoli, della lunghezza di m. 23,937.50, in diminuzione della somma di L. 396,458.77, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 25,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della completa ultimazione del traforo del Colle di Tenda, per la presunta somma di L. 1,362,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 50,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria di San Vincenzo La Costa, dall'abitato alla sponda destra del fiume Ferrera verso Montalto, della lunghezza di m. 4474.10, in diminuzione della somma di L. 38,942.73, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2200; cauzione definitiva L. 4500.

— Sino al mezzodì dell'8 detto mese, presso la Prefettura di Grosseto, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione dell'argine destro di Bruna, dalla pedata di Casetta Bandinelli alla pedata Micheloni, in diminuzione della somma di L. 40,775.38, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della variante detta di Cesarò lungo il tronco di Mandria Vecchia alla Gola degli Impisi della strada nazionale Termini-Taormina, compresa fra i siti Angelone e Palombaro, della lunghezza di m. 6412.77, per la presunta somma di lire 231,073. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 11,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di S. Gio. Rotondo (prov. di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle strade interne per la presunta somma di lire 42,274.57. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 1000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3731.89, idem.

— Il 12 detto mese, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del braccio di strada fra la provinciale della Farma e l'abitato di Sticciano, per la presunta somma di L. 40,113.78. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 5000, in denaro o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura d'Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada provinciale da Aquila ad Ascoli, compreso fra la confluenza del Castellano nel Tronto e la Neia, della lunghezza di m. 3605.10, per la presunta somma di lire 138,302.23. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto Empedocle, presso Montallegro, compreso fra la strada presso il torrente Bellapietra e l'abitato di Ribera, della lunghezza di m. 10,673.60, per la presunta somma di L. 294,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 16,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 14 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Foggia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione del tronco superiore del canale Ofantino, compreso fra la sezione 192ª presso l'Incile e la sezione 96ª a valle del ponte Trinitapoli-Barletta, in diminuzione della somma di L. 169,624.20, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 8500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 25,000, idem.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quadriennale manutenzione delle opere di bonificamento del lago Salpi, in diminuzione dell'annuo canone di L. 17,608.45. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre del 4° anno successivo. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Messina, si terrà un'asta per l'appalto, diviso in quattro lotti, cioè: *a)* costruzione di un locale per l'Ufficio sanitario marittimo, per il presunto importo di L. 25,900; *b)* adattamento dei locali del Lazzaretto, per L. 158,500; *c)* costruzione dei Magazzini generali a Terranuova, per L. 1,038,000; *d)* costruzione di fabbricato per l'Ufficio amministrativo e doganale, per L. 62,000. I lavori ad *a* da eseguire entro 6 mesi, quelli ad *b* entro 10, quelli ad *c* entro 12, e quelli ad *d* entro 8. Deposito interinale pei detti lotti eguale ad 1/50 del rispettivo importo, in valori legali, oltre 3.75 p. 0/0 in effettivo per le spese di contratto.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Siculiana (prov. di Girgenti), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della condotta in tubi di ghisa delle acque Calua in Siculiana, della lunghezza di chil. 7.751, compresa la rete interna, per la presunta somma di L. 108,153.39. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000 idem, o con beni-fondi del valore di L. 24,000.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

13ª Settimana. — *Dal 26 marzo al 1° aprile 1879*

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	429,[illegible]7.69	29[illegible].91
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	359,[illegible].30	24[illegible].57
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 69,[illegible].39	+ 48.34
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	4,881,[illegible].43	3375.78
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	4,439,[illegible].11	3070.02
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 442,[illegible].32	+ 305.76
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	140,[illegible]8.96	121.85
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	123,249.05	108.21
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 17,489.91	+ 13.64
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.32	1,972,8[illegible].64	1710.59
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	1,755,183.18	1540.99
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 14.32	+ 217,672.46	+ 169.60

Strade Ferrate Romane

5ª Settimana — *Dal 29 gennaio al 5 febbraio 1879.*

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	520,387.14	16,375.46
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	517,108.17	16,381.20
Differenza in più . . .	11	3,278.97	—
Differenza in meno . . .	—	—	5.74
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 5 febbraio 1879 . . .	1,657	2,353,802.42	14,820.25
Periodo corr. 1878	1,646	2,878,967.70	18,240.19
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	525,165.28	3,419.94

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,172.95	11.395.00	7,811.70
Piccola Velocità	7,331.50	23[illegible]30	3,611.65
Totali . . .	37,504.45	11,625.30	11,453,35

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1878.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	6500	8,219.42	19891	32,749.63	40,969.05
Bagagli e cani.	114	139.92	454	685.38	825.30
Merci a G.V. ..	1097	939.69	2979	4408.33	5,348.02
Merci a P.V. ..	955	6,811.48	1267	10,909.99	17,721.47
Introiti diversi.	»	408.78	»	699.02	1,107.80
Totale L.	8666	16,519.29	24501	49,452.35	65,971.64

ANNUNZI

LE FERROVIE ECONOMICHE

PER L'INGEGNERE

OTTAVIO MORENO

CONTROLLORE DEL MATERIALE PER LA SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

TORINO, 1872

Tipografia del *Monitore delle Strade Ferrate*

Un volume in 8° di pag. 204, al prezzo di L. 2. 50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento del detto prezzo.
Si vende pure presso i libraj Bocca, Loescher, Beuf, ed altri principali libraj d'Italia.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 7 Maggio 1879 N.° 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE
AL PARLAMENTO

Il 28 aprile p. p., ebbe finalmente principio alla Camera dei deputati la discussione del progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie. Riservandoci ad accennare con più ampiezza i discorsi di maggiore importanza, ci limitiamo ora a riferirne un sunto, servendoci all'uopo del resoconto datone dai giornali di Roma.

Il *Presidente*, nell'aprire la discussione generale, dice che 24 oratori sono inscritti nella discussione generale, 102 in quella degli articoli, e che si sono già presentati tre ordini del giorno. Egli rivolge quindi agli oratori alcune raccomandazioni per la maggiore sollecitudine.

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) dichiara accettare che la discussione si apra sul progetto della Commissione. Riservasi le sue osservazioni.

Codronchi, che era inscritto per prender parte alla discussione generale, si riserva di parlare sugli articoli.

Si dà quindi lettura del progetto di legge, secondo il testo della Commissione.

Favale parla contro il progetto di legge. Lo considera come l'assorbimento di tutta l'industria ferroviaria da parte del Governo.

Svolge alcune considerazioni per dimostrare la necessità di dare svolgimento all'industria privata. Censura il sistema d'un progetto generale, che comprende cento linee, delle quali la Camera non può rendersi esatto conto.

Dice che questo progetto espone la Camera al pericolo di commettere gravissimi, irreparabili, errori.

Esamina qualcheduna delle linee proposte, e fa osservazioni critiche, concludendo con eccitamenti alla Camera perchè tenga conto delle condizioni finanziarie dello Stato e delle condizioni economiche del paese.

Angeloni risponde ad alcune delle osservazioni dell'on. preopinante. Sostiene la utilità e necessità del progetto di legge, discorrendo specialmente delle condizioni di alcune provincie e di alcune linee proposte.

SEDUTA DEL 29.

Gabelli dice che farà alcune osservazioni sui fattori del progetto di legge.

Egli crede erronei i concetti esclusivi della popolazione e della estensione territoriale per determinare i bisogni delle comunicazioni ferroviarie. Non sa come si possa arguire il bisogno delle ferrovie dal gran numero di domande per averle. Il popolo italiano è, diciamo la parola, un popolo accattone, e non si può tener in gran calcolo, come criterio del bisogno di ferrovie, il numero delle domande. L'eccedenza è sprecata in tutto, anche nelle ferrovie. L'oratore esamina gli scambi, a cui le ferrovie servono in Italia

Nel determinare il bisogno delle ferrovie, l'oratore crede più giusto del criterio della popolazione o della estensione territoriale, il criterio desunto dalla cifra delle importazioni ed esportazioni.

Esamina le cifre delle importazioni ed esportazioni delle varie nazioni in rapporto all'estensione ferroviaria, rispondendo alle osservazioni su questo punto fatte nella Relazione della Commissione.

Sostiene che il progresso economico nostro non corrisponde all'aumento ferroviario, e lo dimostra colla citazione dettagliata delle cifre commerciali.

Noi non abbiamo di ferrovie quel bisogno di cui parlasi da coloro che il criterio del nostro bisogno ferroviario traggono dalla popolazione e dall'estensione territoriale.

L'oratore esamina qualche punto della Relazione dell'on. Morana circa alle costruzioni ferroviarie nelle varie regioni, citando il numero di chilometri delle diverse ferrovie, e dimostrando che nella Relazione non sono esattamente considerati i numeri delle linee costruite o in via di costruzione.

Parla del problema ferroviario in relazione alla costruzione delle strade ordinarie, e dimostra quanto bisogno vi sia di dare svolgimento alla costruzione di queste.

L'oratore parla delle considerazioni strategiche, colle quali si vogliono sostenere alcune ferrovie. Dice che non vi è ferrovia che non sia strategica, se si fa un piano di guerra per essa *(Ilarità)*

Parla delle condizioni delle Stazioni, che rappresentano la vera potenzialità ferroviaria. Alle Stazioni bisogna, prima di tutto, provvedere, se vuolsi rendere facili i trasporti di truppe, ecc. Dimostra quali siano i miglioramenti neces-

sarii nelle nostre Stazioni ferroviarie, se si vogliono adattare allo sviluppo della potenzialità ferroviaria.

Crede che, prima di parlar tanto di nuove ferrovie strategiche, si debba pensare a dar vera potenzialità strategica a quelle che abbiamo.

Esamina il progetto di legge nella parte finanziaria, parlando delle spese preventivate in relazione colle spese che costarono le ferrovie costruite.

Domanda se sia possibile, a cuor leggero, approvare un progetto, del quale non si sa con precisione a quale enorme somma giungerà la spesa.

Passa in rassegna le cifre proposte, in relazione anche alle condizioni dei bilanci.

Non parlerà ora dei tracciati, ma crede che la questione dei progetti tecnici abbia grande importanza È una questione politica seria quella della spesa, che può aumentare di milioni e milioni, a seconda del tracciato che si adotta; e si meraviglia che la Commissione abbia creduto estranea al suo mandato la scelta dei tracciati.

Dice che nulla fu detto sul reddito presuntivo delle nuove ferrovie, le quali c'è dubbio che dieno qualche frutto.

L'oratore parla della linea Eboli-Reggio, e dice che costerà 250 milioni. Sostiene che si farebbe un'economia di 18 milioni all'anno, dando l'uso gratuito della ferrovia attuale di Taranto-Reggio a passeggieri e merci.

Svolge delle considerazioni su questa proposta, che dichiara di presentare seriamente *(Rumori a sinistra — Voci: grazie, grazie)*.

L'oratore parla delle condizioni economiche del paese, e dice essere impossibile pensare ad aggravarlo di nuovi pesi. La Nazione non ha più l'elasticità economica di dieci anni or sono; e l'oratore eccita la Camera a preoccuparsi di ciò.

Conclude dicendo che la spesa del progetto è ignota a tutti, anche al Governo, e che il paese è aggravato enormemente.

Si fa una legge per la durata di 20 anni, incontrando tutte le difficoltà, i disgusti di tutto questo periodo di tempo. Facciamo una legge che chiama a sforzi singolari i Comuni, già stremati di forze. Crede che sarebbe stato più logico presentare un progetto per le linee che oggi veramente occorrono, ed alle quali far fronte colla possibilità dell'oggi.

L'oratore non sa se i sessanta miliardi spesi dall'Europa sieno una delle cagioni che contribuirono al sorgere della questione sociale. Non intende affermare, ma solo presentare questo quesito, e svolge delle considerazioni in proposito.

SEDUTA DEL 30.

Plebano dichiara di limitarsi ad esporre brevemente i dubbii che lo studio del progetto ha sollevato nella sua mente.

Si dichiara disposto a votare, non solo le spese per ferrovie, ma tutte le spese che possono efficacemente giovare al progresso economico del paese; ma nei limiti del possibile e della prudenza.

Osserva che l'idea che diede origine al progetto è: che l'Italia in fatto di ferrovie è al dissotto di tutti gli Stati. Ma egli dimostra come l'Italia, dacchè è unita in nazione, ha fatto più lavori ferroviarii che tutti gli altri Stati di Europa. Crede che molto resti a fare, ma ritiene che finora si sia fatto forse anche più di quello che si poteva.

Esamina i concetti che dominano nel progetto, e combatte quello della perequazione ferroviaria tra le varie parti del Regno, perchè le ferrovie bisogna farle dove, come e quando le esigenze economiche richiedono.

Ricorda, del resto, come le provincie meglio provviste di ferrovie, per la massima parte se le fecero con mezzi loro propri e di propria iniziativa.

Combatte il sistema del progetto, che vuole intraprendere ad un tempo tutte le ferrovie e fa lo Stato il solo arbitro e dispositore, soffocando assolutamente l'iniziativa degli interessi locali.

Dichiara ritenere che col progetto si finirà per mettere a carico dello Stato qualche grande linea, rendendo impossibile a tutto il resto d'Italia di avere quei miglioramenti che sarebbero necessarii e che l'interesse locale, seriamente aiutato, potrebbe dare.

Esamina la parte della Relazione che riguarda la questione finanziaria; e riservandosi di toccare a suo tempo i molti quesiti che si potrebbero sollevare, se sarà necessario, censura vivamente i concetti della Commissione, la quale dichiarò non preoccuparsi della spesa che le ferrovie progettate richiederanno e che crescerà di molto ancora.

Conchiude dichiarando che crede necessario fare le ferrovie che ancora mancano, ma che nel suo concetto la questione è semplice: lo Stato deve fare le ferrovie che toccano i grandi interessi economici, politici e militari, ma tutto il resto si deve lasciare all'iniziativa locale, aiutata da serii e bene appropriati sussidii.

Saladini dichiara che voterà in favore del progetto di legge, perchè lo crede una evidente necessità politica. Esporrà però alcune osservazioni. Risponde a qualcuna delle considerazioni dell'on. Gabelli sul movimento economico e sulla produttività delle linee ferroviarie. Crede che queste renderanno di più, quando alle linee esistenti se ne aggiungano di nuove.

Espone però alcuni dubbii circa la competenza di questa Camera, eletta con suffragio ristretto, a votare un progetto di sì ingenti conseguenze finanziarie.

Parla pure dei suoi dubbii sulla possibilità di votare migliaia di milioni di nuove spese, mentre tante incertezze vi sono sulla situazione finanziaria.

L'oratore sostiene poi la necessità di completare il progetto ferroviario colla linea adriatico-tiberina, e svolge delle considerazioni per dimostrarne la grandissima utilità.

È una linea reclamata da mezza Italia, e l'oratore si meraviglia che non si comprenda nel progetto di legge attuale. L'oratore cita le parole dell'on. Minghetti in appoggio della linea Roma-Aquila, e crede che quelle parole possano ricordarsi a favore della linea Roma-Venezia.

Si dichiara favorevole alla linea Eboli-Reggio.

L'oratore, tornando a discorrere della linea adriatico-tiberina, cita l'opinione del generale Garibaldi in favore della medesima.

Gabelli parla per fatto personale, in risposta all'on. Saladini, rettificando alcune delle opinioni che quest'oratore gli ha attribuito.

SEDUTA DEL 1° MAGGIO.

Bortolucci-Godolini prende la parola per sostenere la convenienza di costrurre molte delle ferrovie, che si vogliono, a sezione ridotta; lamenta che in un progetto qual è quello che sta davanti alla Camera, per oltre 4000 chilometri di ferrovie, se ne contemplino 400 appena da costruirsi a sezione ridotta. Sostiene la propria tesi, parlando dell'economia che si può realizzare nella costruzione e nell'esercizio delle linee a binario ridotto, e difendendole dagli attacchi di coloro che imputano a tali linee tanti inconvenienti, come quelli della necessità dei trasbordi e dell'impedimento a far circolare i veicoli delle linee ristrette su quelle a sezione ordinaria.

Censura infine la Commissione per aver tolta la facoltà, che era contenuta nel progetto del Ministero, di poter costruire a sezione ridotta anche quelle linee della terza categoria, che, a giudizio del Governo, non potessero perturbare l'esercizio delle reti principali.

Conclude col dire che la sezione ridotta è più che sufficiente per moltissime delle linee contemplate nel progetto di legge — che la loro adozione sarà di grandissimo vantaggio alle oramai troppo aggravate finanze dello Stato — e ch'era utile per esse di estendere allo Stato l'obbligo della costruzione e dell'esercizio, come la Commissione ha progettato per le strade a sezione ordinaria.

Lugli si associa alle osservazioni dell'on. Bortolucci sulla convenienza delle linee a sezione ridotta. Dice che il progetto è poco pratico, perchè ha sollevate opposizioni da ogni parte, da chi lo ritiene troppo ristretto e da chi lo considera troppo esteso. Confuta il Gabelli, il quale asserì che di ferrovie non se ne debbano più fare; e dice che l'Italia ne ha appena 1/6 della Francia, 1/5 della Germania, 1/7 di quante ne ha l'Inghilterra. Conviene quindi che, in fatto di ferrovie, ci sia ancor molto da fare, ma vuole lo si faccia nei limiti che comportano le nostre finanze.

Sostiene in massima il progetto del Ministero; dice che la Commissione lo ha esagerato al punto da renderlo impossibile; che ha voluto soffocare ogni iniziativa privata, tanto per costruzione, che per esercizio di ferrovie; e che per quelle d'interesse locale, è assai più conveniente vengano affidati ai privati, anzichè alla Stato. Lo censura pure perchè ha voluto che, per le linee di quarta e quinta categoria da concedersi all'industria privata, si debba venire ogni volta davanti alla Camera con un apposito progetto di legge.

Parla dell'*obbligatorietà* imposta dalla Commissione ai Corpi interessati pel concorso nella spesa di costruzione delle linee delle prime tre categorie, e la censura vivamente.

Dal lato finanziario del progetto, l'oratore dice essere assai preoccupato, e ritiene che la spesa sia troppo superiore alle forze del paese; molto più che nessuno dei progetti delle linee che si vogliono costruire è stato seriamente studiato, e che quindi la spesa effettiva sarà di gran lunga superiore a quella che oggi è prevista dalla Commissione.

Aggiunge che col progetto Baccarini, l'annualità per 18 anni, invece di 50, sarebbe stata di 65 milioni e mezzo circa, quando si computasse ad un terzo la differenza fra le spese preventivate nei progetti e le effettive, e si tenesse conto di tutti gli impegni; mentre col progetto della Commissione, quell'annualità ascenderebbe a 91 milioni e mezzo circa, pure per 18 anni.

L'oratore domanda che sia soppresso l'articolo 6 della Commissione, e che le linee di quarta e quinta categoria sieno concesse all'industria privata, mantenendo fermo il sussidio governativo stabilito dal Ministero; che il Governo sia autorizzato a far istudiare, non solo le linee dell'art. 31, ma anche tutte quelle altre che si ritengono d'un'importanza reale e d'interesse generale.

Allievi dichiara essere in massima favorevole al progetto, ma che desidera avere dal Ministero e dalla Commissione alcuni schiarimenti. Parla della necessità di completare la nostra rete interna, perchè altrimenti le facili comunicazioni, che ora abbiamo coll'estero, anzichè esserci di vantaggio sarebbero pel nostro commercio di grave danno; che l'Italia è povera, ma che assolutamente non può arrestarsi nelle costruzioni ferroviarie; che è conveniente che lo Stato costruisca direttamente le ferrovie, ciò che non pregiudica punto la questione, che è allo studio, dell'esercizio governativo o privato.

Domanda se realmente si potrà mantenersi nei limiti di spesa previsti, se la distribuzione delle categorie corrisponde a quella dei lavori di costruzione, se cioè le prime categorie avranno la preminenza per l'esecuzione, ciò che gli sembra non sia fissato abbastanza chiaramente e nettamente nel progetto che sta davanti alla Camera.

Propone che non si debba rimettere all'impulso fantastico delle Provincie e dei Comuni, nel votare i sussidii, la soluzione di problemi così gravi e di sì grande interesse pel paese.

Aggiunge non approvare interamente che la Commissione abbia migliorato di categoria certe linee, trascurandone altre di maggior importanza; esser d'accordo coll'on. Lugli circa le osservazioni da lui fatte sul lato finanziario del progetto; e che sarebbe desiderabile che le leggi fissassero esattamente i tracciati delle linee; mentre sarebbe utile per le ferrovie d'interesse locale ed a sezione ridotta, la presentazione di un apposito progetto di legge, come s'è fatto negli altri paesi.

D'Amico parla in favore del progetto. Sostiene la necessità di costrurre nuove ferrovie, facendo un calcolo di quanto si sciupa in Italia pel fatto di dover ricorrere ai mezzi ordinarii di locomozione là dove mancano le vie ferrate; dice che la spesa proposta non lo spaventa punto, perchè, se anche fossero passive le ferrovie da costrurre, ci sono sempre gli immensi vantaggi indiretti che lo Stato ritrae dalle ferrovie stesse, sotto forma di tasse d'ogni genere, risparmii sui trasporti, ecc.

Osserva che una parte dei 60 milioni annui da spendere per le nuove costruzioni, si troveranno nell'aumento del prodotto netto delle nostre ferrovie: aumento che non potrà a meno d'essere considerevole, quando si siano adottate tariffe più razionali, che favoriscano lo sviluppo del traffico; quando agli enti esercenti, disinteressati all'aumento del traffico, quali le Società delle Meridionali e delle Romane, si saranno sostituiti enti che abbiano un interesse a promuovere lo sviluppo del movimento sulle nostre ferrovie.

Seduta del 2.

D'Amico riassume le principali considerazioni svolte ieri, e dice essere indispensabile mobilizzare le nostre tariffe.

Parla della necessità di approvare questa legge, per soddisfare ad un vero bisogno del paese.

Si faccia tutto il possibile per migliorare il progetto, di accordo col Ministero e colla Commissione, ma non si esiti ad approvarlo, perchè è indispensabile.

L'oratore svolge poi delle considerazioni in appoggio di quelle dell'on. Bortolucci-Godolini in favore del sistema delle sezioni ridotte.

Vuole il sistema che concilia l'economia colla sicurezza della ferrovia, e dice che la sezione ridotta dev'essere della larghezza adottata nella Svezia e Norvegia, che assicura velocità e sicurezza. La spesa dev'essere proporzionata al traffico che vuolsi esercitare.

L'oratore fa qualche osservazione sulla operazione finanziaria, e vorrebbe che anche i capitali stranieri vi concorressero, colle Obbligazioni pagabili in oro.

Risponde poi all'on. Gabelli circa la questione sociale.

Dice che non bisogna impaurirsi di questa questione, e che devesi dare al popolo gli strumenti del lavoro. Il popolo domanda lavoro, e noi dobbiamo aiutarlo specialmente nelle località più povere, meno civili, in quelle località in cui si va col mulo.

L'oratore conchiude dichiarando che attende dagli avversarii una critica severa e di buona fede alle sue osservazioni (*Bene — Segni d'approvazione*).

Baccarini dichiara che risponderà ad alcune delle osservazioni degli on. Gabelli e Plebano.

Cita le statistiche ferroviarie della Francia e della Germania, per dimostrare la nostra inferiorità e il bisogno di dare sviluppo alla nostra viabilità ferroviaria.

Dichiara che fino ad un certo punto conviene nelle osservazioni dell'on. Gabelli circa i criterii dai quali desumere i bisogni delle comunicazioni ferroviarie. Non si devono prendere isolatamente, nè il criterio della popolazione, nè quello della superficie.

Espone le cifre indicanti le spese ferroviarie fatte dal 1860 nelle varie provincie d'Italia, e dice che le maggiori spese si fecero nella Liguria e nel Piemonte.

Svolge delle considerazioni intorno a queste spese ed alla loro utilità, e dice che l'interesse delle opere costruite o da costruirsi compensa i sacrifizii del paese.

Dice che questo progetto di legge non è altro che il complemento della legge 28 agosto 1870 e l'adempimento dell'obbligo che da quella legge è imposto al Governo del Re.

L'oratore ricorda le disposizioni della legge del 1870 e la relazione dell'on. Bonghi, in nome di una Commissione che componevasi, in parti eguali, di deputati delle varie frazioni della Camera.

Ricorda alcuni progetti di ferrovie speciali, i progetti dell'on. Spaventa e le Relazioni che lo precedettero; ed esamina il progetto dell'on. Depretis e quello del Ministero Cairoli, mostrandone e notandone le differenze tecniche e finanziarie. Esamina pure le modificazioni introdotte dalle Commissioue nel progetto di legge da lui presentato. Crede più utili e più prudenti di quelle della Commissione le disposizioni del suo primitivo progetto di legge.

Accetta volentieri tutta la parte pedagogica della Relazione dell'on. Morana, ma non può ammettere certe considerazioni, che non si possono accettare da chi ha il sentimento del proprio dovere.

Esamina alcuni punti della Relazione, e specialmente quello in cui dichiarasi che il progetto Baccarini portava l'impronta della fretta.....

Morana interrompe, e dice che proverà ciò che ha scritto nella Relazione.

Baccarini. Io non parlo per la mia persona, ma per la dignità della Amministrazione che ebbi l'onore di presiedere, e per distruggere l'impressione che certe parole potessero aver prodotto.

Dice che il suo progetto non si può dir cosa nuova, perchè stava già davanti alla Camera il progetto Depretis. Il progetto Baccarini era la determinazione più esatta dei contributi dei Corpi morali.

L'oratore dice che ha impiegato a preparare il progetto più giorni di quelli che la Commissione ha impiegato nel modificarlo e nello studiarlo.

Risponde ad alcuni appunti della Relazione, e specialmente alle parole colle quali dichiarasi che era ineseguibile il progetto della precedente Amministrazione.

Meno l'opera pedagogica (*ilarità*), il progetto della Commissione è quello del Ministero precedente, il quale non doveva essere, quindi, una cosa tanto mostruosa.

Si meraviglia dei rimproveri dell'on. Morana, il quale era d'accordo con lui sulla maggior parte delle questioni e delle linee. E si meraviglia che la Commissione rimproveri il Ministero precedente per fatti, sui quali gli on. Depretis e Spaventa avrebbero potuto dare schiarimenti.

L'oratore esamina alcuni degli articoli modificati dalla Commissione, e fa osservazioni sulle modificazioni stesse, chiedendo schiarimenti.

Discorre delle facoltà lasciate nel suo progetto al Governo per la determinazione di alcuni tracciati, e sostiene essere impossibile determinare nella legge, con precisione, i tracciati, tutti i passaggi delle linee. Per esempio, nella linea Roma-Sulmona potrete determinare che si passi per Tivoli, ma non precisare nella legge tutti i passaggi.

Annunzia un suo emendamento all'articolo primo, il quale tende a determinare un metodo nella discussione sulle linee, da indicarsi in una tabella da annettersi al progetto di legge, e che farebbe parte integrante della legge. Con questo emendamento si discuterebbero prima i criterii della legge, senza preoccupazioni per le linee, e ciò contribuirebbe a render più serena la discussione. Le linee si discuterebbero dopo.

Dichiara di voler la legge, e perciò di essere animato dal più vivo desiderio di renderla possibile e pratica. Eccita la Commissione a prender in considerazione le osservazioni fatte nell'interesse della legge medesima. Questa legge diffonderà il lavoro in tutte le provincie. Il lavoro è antidoto sicuro contro le passioni.

L'oratore spera che la Commissione farà il possibile perchè si dileguino tutte le dubbiezze che agitano molti animi. Bisogna che la Commissione dia prova di condiscendenza. Qualunque sia l'esito della legge, l'oratore, se venisse respinta, sarà sempre persuaso che la causa dei vinti fosse migliore di quella dei vincitori. (*Segni d'approvazione a destra*).

Guala svolge la sua proposta. (V. il testo di essa nel precedente numero del *Monitore*).

SEDUTA DEL 3.

Guala svolge delle considerazioni in appoggio della sua proposta, ieri enunciata, per la sostituzione del *tramways* a vapore alle ferrovie per molte linee della 4ª e 5ª categoria.

Espone cifre e dati statistici, e cita esempii stranieri in appoggio del suo ordine del giorno.

Ricorda il progetto sui *tramways* del Ministro dei lavori pubblici di Francia.

L'oratore raccomanda alla Camera l'approvazione del suo ordine del giorno.

Baccarini replica brevemente.

Zucconi fa delle osservazioni sulla parte del progetto che concerne il contributo dei Comuni e delle Provincie Discorre delle tristissime condizioni economiche dei Comuni e delle Provincie, e manifesta il convincimento che con questo progetto di legge non si raggiungerà lo scopo che s'intende raggiungere, e si accrescerà forse il malcontento.

L'oratore vorrebbe si completassero le reti ferroviarie principali; ma osserva che queste resterebbero passive senza le reti secondarie, che servono a far affluire ad esse le merci.

Bisogna sviluppare le reti ferroviarie locali, ma senza aggravare soverchiamente i bilanci dissestati dei Comuni e delle Provincie.

L'oratore sostiene pure, con molte considerazioni, il sistema delle ferrovie a sezioni ridotte; cita gli esempii stranieri in favore di questo sistema.

Non crede che debba essere lasciata sconfinata libertà al Governo ed agli enti interessati nella scelta del sistema, a seconda dell'interesse che hanno di adottare le ferrovie ordinarie o quelle a sezioni ridotte. Bisognerebbe fissare dei criterii generali, dividere le comunicazioni ferroviarie in tre sistemi: ferrovie ordinarie, ferrovie a scartamento ridotto, e *tramways*; fissati questi sistemi, si dovrebbe regolarne le applicazioni.

L'oratore conclude con alcune considerazioni su questo concetto.

La Porta dice che il progetto attuale è un provvedimento organico d'ordine generale, in conformità delle idee che inspirarono l'articolo, citato dall'on. Baccarini, della legge dell'agosto 1870.

Spera che il Ministro e la Commissione daranno ampie spiegazioni sulla parte finanziaria del progetto di legge.

Tutti i contribuenti italiani saranno chiamati a pagare le spese ferroviarie delle varie regioni.

L'oratore dice che il progetto di legge fu difeso validamente, ma lo preoccupano le divergenze che si manifestarono tra i difensori di esso.

Intende esaminare queste divergenze.

Ricorda i progetti precedenti, e dice che l'on. Depretis fu il primo a presentare un progetto organico per le costruzioni ferroviarie.

Esamina brevemente i progetti successivamente presentati, e sostiene il progetto attuale, mostrandosi però preoccupato della possibilità economica pei Comuni di assumere gli oneri che sono loro imposti.

L'oratore eccita i sostenitori della legge a mettere da parte le loro divergenze, affine di non compromettere le sorti della legge, che è l'adempimento di solenni promesse fatte al paese, e che il Parlamento ha l'obbligo di mantenere. (*Segni d'approvazione a sinistra*).

Romano Giuseppe svolge il seguente ordine del giorno:

« La Camera:

« Ritenendo che, sotto tutti i rapporti, sia della massima urgenza il compimento della rete ferroviaria italiana;

« Ritenendo che lo scopo del presente progetto di legge è, e debb'essere, quello di conciliare la suddetta urgenza col minore aggravio del bilancio annuale;

« Ritenendo che, per raggiungere siffatto scopo, è necessario lasciare al Governo la massima libertà di adottare i mezzi proposti, ovvero sceglierne e proporne al Parlamento altri migliori sul sistema di costruzione a scartamento ordinario, o ridotto, e migliori combinazioni finanziarie, senza però ritardare l'esecuzione dei lavori;

« Ritenuto che il miglior modo di risolvere il problema ferroviario si è quello di affidarne la costruzione e l'esercizio all'industria privata;

« Passa alla discussione degli articoli ».

(*Continua*).

FERROVIE ROMANE

Ecco il testo dell'Atto addizionale alla Convenzione pel riscatto delle Ferrovie Romane, di cui abbiamo già dato un sunto nel numero precedente:

Fra S. E. il comm. Agostino Magliani ministro delle finanze, e S. E. il comm. Raffaele Mezzanotte ministro dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato; e la Società delle Strade Ferrate Romane, rappresentata dalla Commissione consigliare delegata dall'Assemblea generale degli azionisti nella sua adunanza del 31 marzo 1879 nelle persone dei signori comm. Carlo Fenzi presidente del Consiglio di amministrazione, comm. Eduardo D'Amico, Gaetano Vimercati, cav. Ambrogio Bigatti, cav. Alessandro Spada membri del suddetto Consiglio; e con l'intervento del sig. comm. Callisto Bertina, incaricato delle funzioni di Direttore generale della detta Società;

Si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. — La Convenzione 17 novembre 1873, stipulata

fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici nell'interesse dello Stato, e la Società delle Strade ferrate Romane, pel riscatto della Rete ferroviaria concessa alla Società medesima, sarà presentata all'approvazione del Parlamento, unitamente all'Atto addizionale 21 novembre 1877 e colla modificazione contenuta nell'art. 2 di questa Convenzione.

Art. 2. — Tutti gli effetti della Convenzione 17 novembre 1873, resa definitiva ed irretrattabile per legge insieme all'Atto addizionale 21 novembre 1877, resteranno sospesi fino al 31 dicembre 1881. Però, con preavviso di tre mesi, il Governo sarà in facoltà di abbreviare il termine suddetto.

Art. 3. — In coerenza del precedente articolo, e salvo il disposto dell'articolo seguente, la Società delle Ferrovie Romane continuerà la sua esistenza e l'esercizio della rete riscattata, coi suoi statuti, con tutte le norme e regolamenti adesso in vigore, e con tutta la sua responsabilità proveniente da essi.

Art. 4. — Il Consiglio di amministrazione, che, a termine degli statuti sociali e della Convenzione approvata con la legge 28 agosto 1870, N.º 5858, ora si compone di 20 membri, di cui 12 eletti dall'Adunanza generale degli azionisti ed 8 nominati dal Governo, sarà invece costituito di 11 membri, di cui sette saranno nominati dal Governo e quattro dalla Società. Gli assegni e le competenze ai consiglieri d'Amministrazione saranno quelli determinati dall'art. 54 degli statuti sociali.

Art. 5. — Il Direttore generale sarà nominato dal Governo, sentito il Consiglio d'amministrazione. Saranno pure nominati dal Governo, sulla proposta del Consiglio, il funzionario incaricato di rappresentare il Direttore generale nelle sue assenze, non che il Direttore dell'esercizio.

Art. 6. — La sorveglianza tecnica, prevista dalla legge sui lavori pubblici e dagli atti di concessione, e quella straordinaria della gestione della Società stabilita dall'art. 24 del Decreto legislativo 11 ottobre 1866, e confermata con l'art. 20 aggiunto alla Convenzione 30 settembre 1868 coll'art. 1 della citata legge 28 agosto 1870, n. 5858, continueranno ad essere esercitate dal R. Commissario tecnico e dal R. Commissario straordinario, con tutte le attribuzioni e norme vigenti, salvo le opportune modificazioni nell'interesse dello Stato e dell'azienda ferroviaria.

Art. 7 — La presente Convenzione sarà sottoposta, nel più breve termine possibile, all'approvazione dell'Assemblea generale della Società, e non sarà valida, nè definitiva, se non dopo che sarà stata sanzionata per legge.

Essa sarà registrata col solo diritto fisso di una lira.

Fatta a Roma, in doppio originale, quest'oggi 26 del mese di aprile dell'anno 1879.

Il Ministro delle finanze — A. Magliani.
Il Ministro dei lavori pubblici — R. Mezzanotte.

La Commissione consigliare della Società delle Strade ferrate Romane, delegata dall'Assemblea generale degli azionisti:

Carlo Fenzi — Edoardo D'Amico — Gaetano Vimercati — Ambrogio Bigatti — Alessandro Spada — Callisto Bertina.

Ippolito Dolce, *testimone*
Zugaro Achille »

Il Capo-Sezione delegato alla stipulazione dei contratti del Ministero dei lavori pubblici

Mariano Frigeri.

Quest'Atto addizionale (osserva il *Sole*), se non risponderà all'impaziente e legittimo desiderio di tanti interessati di vedere la loro posizione immediatamente liquidata, non è certo per la mancanza di buon volere, nè di zelo, da parte di quelle persone che erano incaricate di condurre a termine le trattative; ma è il risultato di tutto quanto si è potuto ottenere dalla Commissione, dopo aver disputato palmo a palmo le esigenze del Governo, e che si viene qui appresso ad illustrare, perchè gli azionisti, recandosi alla prossima assemblea (12 corr.), sieno pienamente edotti della condotta tenuta dalla loro Commissione, dei criterii che la guidarono, e della necessità delle transazioni consentite; garantendoli, anzi armandoli contro una possibile opposizione, la quale, sotto apparenza di voler il meglio, in sostanza potrebbe proporsi d'impedire il bene di tutti, forse perchè contrario ad altri interessi particolari, che si comprendono, ma che non era còmpito dei delegati il difendere, perchè appunto contrarii ai portatori di Azioni.

Difatti, nel primo contro-progetto fatto dal Ministero trovavasi una condizione, che, mantenuta, avrebbe mandato a monte ogni cosa — quale il trasporto della sede dell'Amministrazione da Firenze a Roma, trasloco espressamente proibito dall'art. 31 dello statuto sociale. Non fu che dopo le più energiche rimostranze, che si potè ottenere la soppressione di quella grave condizione.

Le modificazioni apportate dal Governo al primitivo progetto si riducono a tre. — « Non accolse la fissazione di un termine entro il quale si obbligasse a presentare il progetto di legge al Parlamento ». Furono vane le proteste della Commissione; ed il Ministero dichiarò che, se si fosse insistito, non si sarebbe addivenuto, da parte sua, all'Atto addizionale.

La Commissione quindi ha creduto di supremo interesse di non insistere altro sulla fissazione della data, anche perchè con ciò si scansava il pericolo, racchiuso nella contingenza « *scorso il termine stabilito* »; verificandosi la quale, per la forza delle cose, l'Atto addizionale si sarebbe dovuto ritenere come non avvenuto, ed in allora si perdeva il frutto di tutto il faticoso lavoro fatto.

Gli azionisti però non sono senza difesa, poichè entro giugno si dovrà convocare un'altra assemblea ordinaria. Qualora per quell'epoca le cose non si fossero avviate per bene, si avrà tutto il campo di prendere quelle deliberazioni, che potessero essere opportune a tutelare i loro interessi.

La Convenzione 1873, resa *definitiva ed irretrattabile* per legge, fu prorogata dal 31 dicembre 1880 al 31 dicembre 1881, con facoltà al Governo di renderla definitiva anche prima, mediante il preavviso di tre mesi. *E questa è la sola modificazione che tocchi un po' davvicino gli azionisti.* Ma qui, oltre il Ministero che impose questa maggior dilazione, *sorse anche la Commissione d'inchiesta a reclamarla.* E Ministero e Commissione d'inchiesta, presaghi che pel 31 diecmbre 1880 non si sarà ancora potuto sciogliere il *gran quesito* sul modo di esercitare le diverse reti italiane, per non essere jugulato lo Stato a provvedere in modo definitivo a quello delle Romane, senza aver prima risolto la quistione, decisero che l'*esercizio provvisorio sui generis*, che si applicherà alle Romane, venga prorogato a tutto il 31 dicembre 1881.

Di fronte a queste argomentazioni, e tenuto conto che, una volta riscattate le linee, l'azionista diventa *diretto creditore* del Governo, e che il dover esso attendere un anno di più a toccare la rendita, se costituisce uno svantaggioso ritardo, però non è tale fatto da indurre a compromettere *il suo solo e reale interesse*, *quello cioè di veder liquidato, riconosciuto e messo fuori finalmente di discussione il suo titolo di credito;* per tutto ciò la Com-

missione ha creduto opportuno di annuire anche a questa necessità del Ministero.

Finalmente, le riforme del Consiglio, che da 20 membri, con preponderanza sociale, viene ridotto a soli 11, con preponderanza governativa, ossia 4 membri sociali e 7 di nomina del Governo; il quale s'è anche riservata, come si vede, la nomina del presidente del Consiglio e del Direttore generale.

Qui pure la Commissione ebbe a fare le sue obbiezioni, non tanto sotto l'aspetto d'influenza personale, nè sotto quello della responsabilità sociale, ma per ragioni di opportunità politica. La Commissione obbiettò che l'alterare radicalmente la composizione del Consiglio d'amministrazione potesse far nascere dei sospetti a quella parte dei nostri legislatori che propendono per l'esercizio privato-industriale, e creare così delle opposizioni in Parlamento al progetto di legge di riscatto. Ma il Ministero addusse delle buone ragioni per persuadere la Commissione che questa misura non si doveva interpretare che nel senso di *una maggior garanzia che il Governo doveva procurarsi*, in seguito all'avvenuto riscatto; poichè, per questo ultimo, esso diventando il padrone, non poteva lasciar amministrare il fatto suo da un Consiglio in maggioranza sociale, ma anzi doveva provvedere con efficacia alla gestione del patrimonio della rete riscattata.

Il sospetto poi, che con questo temperamento l'attuale Ministero intendesse di fare un *passo verso la forma di esercizio governativo*, è del tutto ed assolutamente infondato, essendo notorio che il ministro Depretis è contrario all'esercizio governativo, e fu ed è propenso per l'esercizio industriale.

Nulla quindi essendo intervenuto sino ad oggi che possa provare il contrario, anche il Parlamento non potrà a meno di riconoscere la opportunità e saggezza del provvedimento proposto dal Ministero. Il quale, per essere puramente transitorio, non pregiudica punto la quistione dell'esercizio che sarà addottato in definitiva, dopo conosciuti i risultati della Commissione d'inchiesta.

Affinchè gli azionisti tutti si possano convincere che quella responsabilità sociale, che era pur sancita e riconosciuta anche nel primitivo progetto approvato dall'Assemblea degli azionisti, pel fatto della riforma del Consiglio d'amministrazione *non è aumentata*, ma, *secondo noi*, *diminuita*, basterà riflettere che attualmente il Consiglio essendo composto di 12 consiglieri sociali e 8 governativi, la maggioranza delle deliberazioni viene a risalire più direttamente alla Società; nel mentre che col Consiglio ristretto a soli 11 membri, dei quali 7 governativi e soli 4 sociali, le deliberarioni procederanno indubbiamente da una maggioranza di consiglieri governativi, e quindi la responsabilità, se v'ha da essere, a conti fatti risalirà al Governo; il quale poi, a maggior difesa dei propri interessi, nomina il Direttore generale, esercita il diritto di *veto* alle deliberazioni del Consiglio, senza contare il Commissario regio, che controlla ed assiste ad ogni deliberazione, e tutte le altre prescrizioni già in corso, che rendono il Consiglio d'amministrazione delle Romane, più che un potere liberamente deliberante, un potere ossequiente alle disposizioni governative.

Per cui concludiamo col dire che, sotto il punto di vista dell'interesse degli azionisti, che è *il solo che ci deve veramente star a cuore*, la modificazione introdotta dal Governo ci va a genio; poichè in definitiva, nel mentre esso si prende tutte quelle garanzie alle quali ha diritto, d'altra parte diminuisce la responsabilità sociale, di cui all'art. 3° dell'Atto addizionale.

Nostre Corrispondenze

Roma, 6 maggio.

I *centosette* annunziativi nella precedente mia lettera come inscritti per parlare sugli articoli del progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, erano divenuti *centosessantasette* due giorni fa, a detta dell'on. Presidente della Camera; e v'ha gran fondamento per credere che il numero sia ancora ingrossato, viste le dirotte pioggie favoriteci a catinelle dal cielo, sempre propizie alla moltiplicazione ed alla nascita dei funghi. Di maniera che, tenendo conto di quest'elenco di variazioni, e giudicando dal bilancio consuntivo dei primi otto giorni della discussione, appaiono ognor più probabili i miei calcoli preventivi sul totale delle sedute. Si giungerà in fine di settimana, e grazie grazie, vale a dire alla tredicesima o quattordicesima seduta, per passare alla discussione degli articoli; e quindi avremo quel po' po' di bersaglio, con centosessantasette tiratori, facoltizzati a dar fondo, senza limiti nè di misura, nè di tempo, all'arsenale delle loro sesquipedali parole!

Potessi io almeno venire smentito nell'altro mio presentimento, che la legge uscirà dalla Camera piuttosto peggiorata, essendo, a mio credere, nell'intendimento dell'on. Mezzanotte di gettare nuova offa ad altri deputati colla proposta di nuove linee e di passaggi di categorie, unico brutto spediente forse per opporre resistenza all'impeto dei venti contrarii. —

Procedere al collaudo definitivo d'una strada ferrata sei anni dopo che si trova in esercizio, anche questa mi pare nuova di zecca e studiata apposta per rendere inevitabili ed inestricabili i conflitti di interessi, massime ove le parti sieno parecchie, per esempio, una Società costruttrice, una Società esercente, Governo e Provincie, che intervennero nella concessione e concorsero nella spesa. È il caso della ferrovia Mantova-Modena, stata appunto collaudata definitivamente nel prossimo passato marzo, dall'ispettore del Genio civile comm. Betocchi, coll'intervento dei commissarii governativi della costruzione e dell'esercizio, dei rappresentanti dell'Amministrazione dell'Alta Italia, dell'ex-Società concessionaria, e del Comitato interprovinciale di sorveglianza. —

In quel turno di tempo, lo stesso ispettore prof. Betocchi compì il collaudo definitivo delle ferrovie interprovinciali venete Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, conforme alla richiesta regolarmente fatta dal Comitato interprovinciale concessionario di quelle linee; e là le cose passarono interamente liscie, perchè era appena decorso un anno dall'apertura dell'esercizio, ed inoltre la Banca Veneta di costruzioni conduce le sue imprese a modo. —

Sono in grado di confermarvi e completarvi le notizie

che voi avete recentemente riprodotto dal *Giornale di Udine* intorno all'andamento dei lavori lungo la strada ferrata della Pontebba. Il Ministero approvò e dispose perchè venga tosto condotto a termine l'ultimo tratto compreso fra il rivo Pecile e il confine austro-ungarico, i cui lavori erano stati sospesi in forza della questione relativa alla Stazione internazionale. Ora si convenne di lasciare impregiudicata siffatta vertenza, costruendo in detto tratto una Stazione provvisoria per il servizio locale della città di Pontebba. E vennero diramate precise istruzioni e date disposizioni, acciò si trovi completamente ultimata per la metà del prossimo luglio ogni opera ancora incompiuta fra Chiusaforte e Pontebba. Cosicchè si ritiene che la nostra linea possa venire aperta all'esercizio quasi contemporaneamente all'austriaca di Tarvis-Ponteifel, che si aprirà alla fine di giugno. —

Riassumendo le pricipali deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici negli ultimi giorni, risulta che dalla Sezione 1ª vennero approvati i progetti particolareggiati delle opere da eseguirsi a difesa della ferrovia da Taranto a Reggio contro le irruzioni dei fiumi Coscile e Crati; il progetto per le travate metalliche del ponte obbliquo sul fiume Ozieri al chilom. 2.420 della sezione 6ª delle Ferrovie Sarde del 2° periodo; ed opinò poi che possa accogliersi la domanda Mignanego per attivazione di locomotive stradali lungo la strada nazionale del Cenisio.

La Sezione 2ª approvò il progetto per la sistemazione della illuminazione delle coste della provincia di Porto Maurizio, ed un progetto per riparazione frontale all'estremità del froldo Gandarzolo a sinistra di Reno, in provincia di Ferrara.

Nella seduta poi del Consiglio generale vennero approvati i progetti per l'impianto dei nuovi locali e piazzali occorrenti al servizio ferroviario, in surrogazione di quelli esistenti e da occuparsi per la costruzione della nuova Dogana centrale di Milano. Il Consiglio si occupò pure di un progetto pel bonificamento della parte settentrionale delle Valli di Comacchio, e pel miglioramento degli scoli nelle provincie di Bologna, Ferrara, Mantova e Modena.

B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato di aprire una gara per l'acquisto di tonnellate 70 mila di carbone fossile, da consegnarsi nei primi mesi del 2° semestre del corrente anno.

In seguito alle corse di esperimento fatte sulle Strade ferrate Romane con la macchina americana, specialmente costruita per essere alimentata con lignite, o con polvere di carbone, o con antracite, il Ministro dei lavori pubblici ha ordinato che si eseguiscano consimili corse anche sulle Strade ferrate dell'Alta Italia.

La suaccennata macchina è, nelle sue parti accessorie, di tale costruzione, che non potrebbe, così come è, essere usata sulle Strade ferrate italiane. Serve però all'intento di riconoscere se, e sino a qual punto i combustibili nazionali possono servire alla trazione nelle Strade ferrate; ed è unicamente sotto questo punto di vista, che la macchina in discorso farà delle corse di prova, trainando treni-merci sulle suddette linee, alimentata dalle nostre ligniti, sole o miste a litantrace od antracite, secondo sarà del caso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni ferroviarie. — La Giunta per la legge sulle costruzioni ferroviarie esaminò, la mattina del 3 corr., gli emendamenti presentati dall'on. Baccarini.

Decise di non poter recedere dal principio dell'obbligatorietà per le linee designate nelle tre prime categorie, temendo che altrimenti sieno trascurate le linee di primissimo ordine.

Nemmeno accettò di lasciare al Governo la facoltà di decidere i punti di distacco e del tracciato, perchè ciò gli darebbe il modo di costruire una linea piuttostochè un'altra, con danno della economia generale della legge.

Ferrovie Romane — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 13 aprile p. p., controfirmato dal ministro Magliani:

Viste le leggi 2 luglio e 23 dicembre 1875, n.° 2570 e 2838, 30 giugno 1876, n. 3202 (serie 2ª), e l'art. 13 della legge 18 luglio 1878, n. 4465;

Veduti i precedenti Reali Decreti, di cui il nostro ultimo in data 13 marzo 1879, n. 4775, coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L. 9,588,720 in aumento al Consolidato 5 per cento in cambio di n. 639248 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane state presentate alla conversione a tutto il 20 dicembre 1878 per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè a tutto il 31 dicembre detto, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre 4794 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 71,910, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 per cento con decorrenza dal 1° gennaio 1875; e che tale rendita, per il disposto dall'art. 2 del R. Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 per cento con decorrenza dal 1° luglio 1879, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Ritenuto che nella situazione del Tesoro al 31 dicembre 1878 figurano *come residuo*, al capitolo 103 del bilancio passivo del Tesoro del 1878, le competenze dei semestri al 1° luglio 1875, 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876, 1877, 1878 e 1° gennaio 1879; e che nello stato di prima previsione della spesa del Tesoro pel 1879 figurano rispettivamente ai capitoli 108 e 1° le rate semestrali al 1° luglio 1879 e 1° gennaio 1880 della rendita consolidata 5 per cento da crearsi in sostituzione delle dette Obbligazioni;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, incaricato interinalmente delle funzioni di Ministro del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministro del tesoro, altre n. 4794 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dal 21 a tutto il 31 dicembre 1878, per la conversione in rendita consolidata 5

per cento per la complessiva rendita di L. 71,910, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la corrispondente annua rendita di (L. 71,910), con decorrenza dal 1° luglio 1879.

— Leggesi nella *Nazione* del 6 :

L'on. Ministro dei lavori pubblici, uniformandosi a quanto è disposto dallo statuto della Società delle Strade ferrate Romane, ha dichiarato di non aver nulla da opporre alla nomina del comm. Bertina a reggente della Direzione generale della Società, riservando però piena facoltà al Governo per il caso che la Convenzione di riscatto venga approvata dal Parlamento.

Nè il Consiglio di amministrazione poteva fare una scelta migliore di quella del comm. Bertina, nè il Ministero poteva in miglior modo, senza pregiudicare la sua futura libertà d'azione, render giustizia al merito dell'eletto e contribuire al buon andamento di quella amministrazione ferroviaria.

— L'Amministrazione delle dette Ferrovie ha pubblicato, a tale proposito, il seguente Avviso:

« L'Amministrazione della Società anonima delle Ferrovie Romane deduce a pubblica notizia, che mediante analoga deliberazione del Consiglio di amministrazione, approvata dal Governo, ed in ordine al disposto dell'art. 61 del vigente statuto sociale, è stato nominato all'ufficio di reggente provvisorio della Direzione generale il signor comm. Callisto Bertina, il quale perciò assume la rappresentanza della predetta Società. »

— Il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate medesime, dopo aver udito un lungo rapporto del cav. Rombaux, ingegnere-capo dell'Uffizio di mantenimento, sopra la frana che ha prodotto i guasti gravissimi alla galleria della Querce presso il Bucine, ha nominato una Commissione, composta dei consiglieri comm. ing. Baggiani, comm. ing. Monti, e dello stesso ing. Rombaux, incaricandola di recarsi sul luogo per constatare le cause che hanno determinata la frana, discutere il progetto presentato dal cav. Rombaux, e dare le disposizioni per iniziare i lavori opportuni, pei quali ha stanziato intanto un assegno di lire centomila.

Ferrovie dell'Alta Italia — La Direzione dell'esercizio ha pubblicato le norme e condizioni per gli abbonamenti chilometrici su queste linee. Tali abbonamenti, cominciati dal 1.o maggio, saranno annui, semestrali e trimestrali, e vengono rilasciati per tutte le tre classi. Quelli annui o semestrali, se sono di 1.a o di 2.a classe, vengono rilasciati per un percorso qualunque, compreso nelle linee che sono ammesse agli abbonamenti. Invece gli abbonamenti annui o semestrali di 3.a classe e quelli trimestrali di qualunque classe non vengono rilasciati per percorsi superiori ai 100 chilometri.

I prezzi per gli abbonamenti annui, semestrali e trimestrali sono stabiliti in apposita tariffa, non compreso l'aumento del 5 per cento sulla quota relativa alle linee percorse da treni diretti, come dall'Avviso al pubblico delli 20 agosto 1878, in esecuzione del R. Decreto delli 6 del mese stesso, N. 4485, serie 2.a: aumento che viene determinato di volta in volta, secondo il maggiore o minor numero di chilometri appartenenti a linee servite da treni diretti, ed aggiunto al prezzo fissato per la complessiva percorrenza della tariffa.

L'abbonamento, per esempio, di un tratto di ferrovia, della lunghezza inferiore od uguale a 5 chil. costa per un anno, in 1ª classe, L. 154, in 2ª L. 123, in 3ª L. 82. Per 6 mesi, in 1ª L. 87, in 2ª L. 67, in 3ª L. 46. Per 3 mesi, in 1ª L. 46, in 2ª L. 36, in 3ª L. 26.

La Tariffa, colle Norme e condizioni sono visibili in ciascuna Stazione.

— La predetta Direzione dell'esercizio ha pubblicato un avviso, col quale previene il pubblico che col giorno 10 corr., verrà attuato il servizio dei trasporti a piccola velocità nelle Stazioni di Como (S. Giovanni) e di Camerlata (nuova), e contemporaneamente soppressa la vecchia Stazione di Camerlata. Le dette Stazioni di Como (S. Giovanni) e di Camerlata (nuova) saranno ammesse ai servizii cumulativo italiano ed internazionale pei trasporti a piccola velocità. Nel. precitato avviso sono additate le norme che regolano tali servizii.

Ferrovia Treviso-Belluno — Leggesi nella *Provincia di Belluno* :

Lo scorso mercoledì, 30 aprile, partiva per Roma una Commissione della nostra Provincia, composta dei signori Bellati, Carnielo, Zasso e Cumano, onde patrocinare presso il Ministero la linea ferroviaria Treviso-Feltre-Belluno.

Si dice che nessuno dei deputati dei Collegi posti lungo la linea da costruirsi aprirà bocca in Parlamento a sostegno della stessa, ma che parleranno a suo favore gli on. Baccarini e Barattieri.

Ferrovia da Udine al mare. — Leggiamo nel *Giornale di Udine* del 1. corr:

La Commissione ferroviaria provinciale, nell'adunanza tenuta iersera al Municipio, ha approvato le relazioni tecnica ed economica circa il progetto di ferrovia da Udine al mare.

L'on. deputato Giovanni Battista Billia, partendo per Roma sabato, recherà seco, e presenterà al Ministro dei lavori pubblici un estratto del progetto di dettaglio esecutivo quasi compiuto, coi tipi altimetrico e planimetrico della ferrovia medesima.

Pel giorno stesso sarà pure approntata la stampa della petizione al Parlamento e della Relazione riassuntiva del progetto tecnico. Questa Relazione è corredata dalla bellissima Carta topografica della provincia, opera non ancora pubblicata dei professori Taramelli e Marinelli, e nella quale sono appositamente tracciate le nuove linee ferroviarie. La Carta è edita dal rinomato Stabilimento del sig. Passero.

Nuova ferrovia Genova-Alessandria — Nella seduta della Camera dei deputati del 2 corr., dietro istanza dell'on. Ercole, venne dichiarata di urgenza e rinviata alla Commissione pel progetto sulle costruzioni ferroviarie la petizione, colla quale il Comitato per la ferrovia tra Genova ed Alessandria per le valli Stura ed Orba, nella certezza che nella presente discussione ferroviaria si dovrà anche trattare la questione d'un nuovo valico appenninico, sottopone alla Camera alcune considerazioni, tendenti a dimostrare la convenienza di preferire una linea completa alla succursale. Il progetto di questa linea è promosso dai Comuni di Alessandria, Boscomarengo, Sezzè, Castellazzo-Bormida, Castelspina, Casalcermelli, Predosa, Rocca-Grimalda, Ovada, Belforte, Molare, Cremolino, Cascinelle, Lerma, Rossiglione, Campofreddo e Masone.

Ferrovia funicolare a Genova — Il *Movimento* di Genova annunzia che una Commissione municipale ha data la sua approvazione ad un progetto presentato da una Soaietà per l'effettuaziono, sul percorso da piazza Carlo Felice a piazza Manin, d'un sistema di carrozzoni a movimento funicolare sotterraneo. Il relativo motore sarà stabilito in piazza Manin, e l'apparecchio funicolare funzionerà sotto la superficie del suolo stradale.

Tramways di Genova. — La Società del tramway, col 15 corr. maggio estenderà le sue corse fino a Pegli. Si lavora attivamente alla collocazione dei binarii e ad allestire la rimessa.

Il servizio notturno fino alla mezzanotte, che ora si fa tanto lodevolmente sino a Sestri, sarà esteso a Pegli, con grande comodo degli abitanti e dei forastieri, che soggiornano in quella amena parte della riviera ligure.

Ferrovia del Vesuvio — Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato la rettifica del tracciato della linea del Vesuvio. I lavori cominceranno subito, e si crede che potranno essere compiuti entro tre mesi, in guisa che nel prossimo agosto si potrà ascendere il monte in ferrovia.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Togliamo dai giornali di Sicilia :

È già arrivato il legno a vela da Marsiglia, colla loco-

motiva, i vagoni ed il resto del materiale, di cui è carico, per l'impianto della ferrovia Palermo-Trapani.

Nelle opere di terra si spiega grandissima alacrità, e fu aumentato considerevolmente il numero degli operaj e dei carri.

Ferrovia di Vallelunga. — Alle ore 10 ant. del 24 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Caltanissetta, si addiverrà all'incanto per l'appalto della costruzione del 4° tronco della linea delle ferrovie Calabro-Sicule di Vallelunga, compreso fra le progressive chilometriche 45,884 50 e 56,316 38, esse del fabbricato-viaggiatori della Stazione di Santa Caterina (Xirbì), esclusi gli espropriì, la provvista del ferro per l'armamento della via e delle Stazioni, il materiale fisso ed i meccanismi per le Stazioni stesse, per la presunta somma di L. 3,523,000.

Il tempo utile per l'ultimazione dei lavori è stabilito in mesi 24 successivi. Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno fare un deposito interinale di L. 118,000 in numerario od in rendita D. P. La cauzione definitiva è fissata in L. 227,000 come sopra.

Ferrovie Sarde. — I lavori della 1ª sezione delle ferrovie Sarde (Oristano-Paulilatino) trovansi sviluppati su larga scala, difatti i movimenti di terra volgono quasi al loro termine e l'opera d'arte più importante, cioè il ponte sul fiume Tirso, si può dire quasi compiuto per quanto riguarda la muratura.

L'armamento è già eseguito per un tratto di 10 chilometri, ed anche questo lavoro si spingerà con maggiore alacrità, appena giungano le traversine, che si asportano dalle foreste dove sono depositate.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* del 5 scrive:

In questa settimana sono incominciati i lavori di terra sulla linea ferroviaria Brunnen-Fiora, e già un migliaio di operaj vi sono occupati Questo numero però andrà continuamente aumentando, man mano che i lavori prenderanno maggiore sviluppo.

— La stessa *Gazzetta* ha per telegrafo da Lucerna, 3:

All'Assemblea generale della Società della Ferrovia del Gottardo, che si tenne oggi in Lucerna, erano presenti 340 azionisti, rappresentanti 27,000 Azioni. Senza discussione vennero approvate le proposte presentate dal Comitato di organizzazione circa la ricostituzione della Società, e si approvò il piano finanziario assicurante la completa esecuzione della linea del Gottardo, incluso il tronco del Monteceneri.

— La stessa *Gazzetta*, in data del 5, ha da Lucerna che il nuovo Consiglio di amministrazione della Società della Ferrovia del Gottardo, eletto sabato nella riunione degli azionisti, è composto dei signori: Zingg, Stoffel, Dietler, Feer, Karrer, Rieter, Stehlin, Hettlingen, Bonzanigo, Arnold, Sulzer, Schnyder, Moser, Dielsberg, Salomon-Figlio, Wendelsstadt, Correnti, Tartarolo.

Secondo ogni probabilità, i tre primi saranno scelti a comporre la Direzione della Società.

— Un telegramma particolare da Berna, 5, ci annuncia che è stata sottoscritta una transazione amichevole tra il sig. Favre e la Società del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 27.10, dal lato di Airolo m. 30; in totale m. 57.10, cioè m. 8.15 in media giornaliera.

Restano ancora da perforare, per la galleria di direzione, m. 1895.40.

Ferrovie Svizzere. — I giornali dell'interno della Svizzera annunciano che il Governo zurigano ha protestato contro la compera, per parte delle Società ferroviarie Centrale e Nord-Est, del tronco occidentale della Strada ferrata Nazionale, attualmente in corso di trattative colle Città garanti di Winterthur, Baden, Zofinga e Lenzburg. Ecco alcuni dettagli intorno a questa questione: A quanto pare, mentre il tronco nord della ferrovia Nazionale, comperata dalla Nord-Est, sarebbe conservato in esercizio, la sezione occidentale Winterthur-Zofinga sarebbe comperata dalle due Compagnie ferroviarie per essere distrutta, almeno in gran parte. Questo tronco non potendo coprire le sue spese d'esercizio, eppure facendo concorrenza alle altre linee, le Compagnie hanno offerto alle Città garanti di riscattarlo mediante un indennizzo di fr. 23,000 per chilom., ed inoltre fr. 8000 per chilometro, se quest'ultime volevano assumersi esse medesime l'incarico della demolizione. Per le Amministrazioni delle Città garanti, le quali hanno in prospettiva il rimborso dei debiti considerevoli di cui si sono fatte garanti, questa offerta è assai lusinghiera. Ma ciò non forma l'interesse delle popolazioni, per le quali si è costrutta una strada ferrata, e che intendono conservarla. Pare poi che si abbia l'intenzione di ricorrere alla Confederazione per un appoggio morale e materiale.

Accidenti sulle ferrovie tedesche. — Dalle statistiche ufficiali rileviamo che nel 1878 vi furono 510, fra deviamenti e scontri di treni in viaggio, dei quali 127 nei treni-passeggieri, 32 nei treni-misti, e 351 nei treni-merci o per locomotive viaggianti sciolte.

Inoltre si ebbero 675 deviamenti e scontri nelle manovre alle Stazioni; e di questi, 82 portarono incagli nel servizio, gli altri 593 no.

Su ogni 9775 treni-viaggiatori si ebbe un accidente, mentre se ne ebbe uno su ogni 3284 treni-merci.

Le disgrazie per le persone, causate da tali accidenti, ammontarono a 1641, così divise:

Passeggieri	24 morti	e	64 feriti.
Impiegati ferroviarii	139 »	e	594 »
Operaj . . »	97 »	e	440 »
Persone estranee non viaggianti	140 »	e	139 »

Dei feriti morirono poi 85.

In relazione al numero dei viaggiatori, si ebbe un morto per ogni 7,245,559, ed un ferito per ogni 2,717,084.

Ferrovie serbo-bulgare. — Pare che un accordo sia stato stipulato fra la Serbia e la Bulgaria, circa il nuovo tracciato di ferrovie. I giornali di Belgrado dicono infatti che quanto prima si imprenderanno i lavori della linea Sofia-Tirnova-Varna, per conto della Bulgaria, e Nissa-Sofia per conto della Serbia. Come si vede, questo tracciato viene a soddisfare gli interessi russi, poichè mette i paesi balcanici in diretta comunicazione col Mar Nero, e quindi con Odessa. L'Austria-Ungheria avrebbe desiderato che si eseguissero piuttosto le linee Sofia-Viddino e Sofia-Uskub, che porrebbero le regioni danubiane in comunicazione coi Balcani e col mar Egeo.

Ferrovie del Giappone. — Scrivono all'*Oester. Triest.* dal Giappone:

I lavori del prolungamento della ferrovia Kobe-Kioto fino a Otsu procedono alacremente, e sperasi che questa linea possa essere aperta nel prossimo settembre, e forse prima, sino all'estremità del tunnel di Otsu. La lunghezza di questo tunnel sarà di 740 yarde, ed i lavori vengono eseguiti in modo soddisfacente. Dicesi che si voglia prolungare la linea di Tokio fino a Takasaki nel Iosciu, e che una parte del prestito nazionale sia destinata a coprire le spese di questa impresa.

Notizie Diverse

Palazzo della Camera di commercio in Roma. — Ieri l'altro (dice la *Libertà* del 3), la Camera di commercio ha aggiudicato, sopra i preventivi redatti dall'architetto comm. Vespignani, i lavori per la costruzione del nuovo palazzo della Camera di commercio e Borsa, che sorgerà in piazza di Pietra.

I lavori, in complesso, ammontano a circa 200 mila lire, poichè veramente non si tratta che di restaurare l'edificio già esistente. Verrà ricoperto il cortile con una tettoia di ferro e di cristallo, ed i negozianti, che nell'inverno si radunano alla pioggia in Piazza Colonna, potranno trovare comodo ricovero sotto la nuova tettoia. Sarà restaurata anche la facciata, rispettando però scrupolosamente colle nuove costruzioni gli antichi edificii.

Strade provinciali e comunali. — Con R. Decreto del 6 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 30 aprile p. p.), venne approvato il Regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali della provincia di Bologna.

Concessioni di derivazione d'acqua ed occupazione d'area. — Con R. Decreto del 16 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 23 aprile), è concessa facoltà ai Comuni ed alle ditte commerciali, indicate nell'unito elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 7 concessioni d'acqua per forza motrice (1 prov. di Lucca, 1 Udine, 1 Parma, 1 Padova, 1 Potenza, 2 sotto-prefett. di Biella); 4 concessioni d'acqua per irrigazione ed usi domestici (1 prov. di Messina, 1 Padova, 1 Massa, 1 Treviso); ed 1 concessione per occupazione di spiaggia lacuale (prov. di Como).

Porto di Pesaro. — Il Ministero dei lavori pubblici, sul voto favorevole del Consiglio superiore, ha approvato i lavori più urgenti da farsi nel porto di Pesaro, secondo il progetto del comm. Dionisio, per la spesa complessiva di L. 222,500, nella quale lo Stato concorrerà nella misura massima consentita dalla legge.

Viaggi d'istruzione. — Il *Diritto* dice che gli allievi della Scuola di applicazione degli ingegneri-architetti di Roma faranno, fra pochi giorni, un viaggio d'istruzione nell'alta Italia. Gli studenti saranno accompagnati da alcuni professori della detta Scuola.

Scopo del viaggio è particolarmente quello di studiare le varie opere idrauliche della Lombardia, del Piemonte e del Veneto.

Concorsi — È aperto il concorso per la nomina di tre Ispettori dell'agricoltura e dell'insegnamento agrario, ai quali è attribuito l'annuo stipendio di lire 4500, lire 4000, lire 3500. Il concorso avrà luogo per titoli. I concorrenti dovranno presentare la loro dimanda al Ministero di agricoltura, industria e commercio non più tardi del 31 maggio corr.

Essi forniranno la prova che non hanno oltrepassati gli anni 50, ed allegheranno alla dimanda stessa i titoli che credono adatti a dare informazioni sulla loro condotta morale e sulla loro vita scientifica, della quale debbono inoltre presentare una succinta relazione.

— È aperto pure il concorso per la nomina di due Ispettori delle industrie e dell'insegnamento industriale, uno dei quali con lo stipendio di lire 4500, l'altro di lire 4000. Il concorso avrà luogo per titoli.

I concorrenti dovranno presentare la loro domanda al Ministero suddetto non più tardi del 31 maggio 1879, documentata come sopra.

La Rendita consolidata al portatore e mista — Ecco il progetto di legge, presentato alla Camera il 23 aprile dal Ministro delle finanze, pel pagamento trimestrale della Rendita consolidata al portatore e mista:

Art. 1. Le cartelle, che rappresentano le iscrizioni al portatore del Debito pubblico consolidato del 5 e 3 per cento, saranno, sopra domanda dei portatori delle medesime, cambiate con altre aventi una serie di cedole (vaglia o coupons) per il pagamento della Rendita in rate trimestrali da effettuarsi nel Regno.

Art. 2. I certificati delle iscrizioni miste saranno, sopra domanda dei titolari, cambiati con altri certificati aventi le cedole pagate a trimestri; avranno pure le cedole trimestrali i certificati che si emetterranno per nuove iscrizioni di rendite miste.

Art. 3. Le cartelle da emettersi per il tramutamento delle iscrizioni nominative o miste in Rendita al portatore avranno le cedole trimestrali, eccetto i casi in cui gli interessati richiedano cartelle colle cedole semestrali.

Art. 4. Sopra domanda dei portatori, le cartelle con cedole trimestrali saranno cambiate con altre aventi la serie delle cedole semestrali.

Art. 5. Le cedole trimestrali, contemplate dalla presente legge, saranno ricevute in pagamento delle imposte dirette dovute allo Stato, in qualunque tempo del trimestre cui si riferiscono; e cesseranno dall'essere ricevute prima della loro scadenza le cedole delle altre cartelle al portatore del Consolidato.

Art 6. Con Decreto Reale sarà determinato il giorno dal quale la presente legge diverrà esecutoria, e saranno stabilite le norme occorrenti per la sua esecuzione.

Ufficii telegrafici. — Il 16 aprile p. p. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Vittorio (provincia di Treviso).

— Il 1° corrente, in Peschiera sul Lago di Garda (provincia di Verona), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Montoro (provincia di Avellino).

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia:

Che i telegrammi per le destinazioni della Bulgaria, già indicate altre volte, si possono anche istradare per via austro-serba, cioè con l'aggiunta di lire tre alla tassa per la Serbia per venti parole;

Che le comunicazioni colla Bulgaria per via Turchia non sono ancora ristabilite;

Che dal 1° maggio corr. il linguaggio segreto o convenzionale è riammesso in tutto il territorio austro-ungarico.

Comunicazioni telegrafiche fra la Germania e la Norvegia. — Leggiamo nel *Journal Officiel* che un nuovo cavo telegrafico sottomarino dev'essere immerso fra breve per stabilire delle comunicazioni telegrafiche tra la Germania e la Norvegia. I rappresentanti dei due Governi, riuniti a Cristiania, decisero che la Germania immergerebbe a sue spese un cavo a tre fili fra Romœ, isola situata al largo della costa occidentale dello Schleswig, ed una località, situata sulla costa norvegia fra Mandal ed Arandal. Da quella località, il Governo della Norvegia continuerà la linea in modo da riunirla alla rete telegrafica dei paesi scandinavi.

Il tunnel sotto il Detroit. — Il *Journal des Dèbats* del 23 aprile ci apprende, che uno dei più importanti lavori di utilità pubblica è stato di recente incominciato nell'America del Nord. Allo scopo di facilitare il traffico delle ferrovie Vanderbilt fra Detroit e la costa dell'Atlantico, si sta scavando una galleria sotto il fiume Detroit.

Si sa che questo fiume separa gli Stati Uniti dal Canadà, unisce il lago Saint-Clair al lago Eriè, ed è considerato come una derivazione del San Lorenzo.

La galleria, che ora si sta forando, avrà una lunghezza totale di 3700 piedi inglesi, andrà da Stang Island ad Anderson, e sarà larga abbastanza affinchè due treni ferroviarii possano percorrerla al tempo stesso.

Il commercio di Trieste nel 1878 — La nostra Camera di commercio, scrive l'*Osservatore Triestino* del 25 aprile, ha pubblicato negli ultimi giorni il risultato del complessivo movimento commerciale di Trieste. È un preziosissimo volume di 153 pagine, in cui sono esposte, col massimo dettaglio e con perfetta chiarezza, tutte le merci importate via mare e via terra, con l'aggiunta del loro rispettivo valore. Consultando questo libro, il negoziante apprenderà a colpo d'occhio le vicende d'uno o d'altro dei nostri principali articoli di commercio, e ne potrà trarre utili indicazioni per le speculazioni future. Noi, perchè troppo ci vorrebbe a dire il successo d'ogni singola merce, ci limiteremo a dirne il risultato sommario.

Nel 1878, giusta queste statistiche, le merci importate ed esportate da Trieste, via terra e mare, rappresentano un valore di fr. 447,577,849, cifra cospicua, ma inferiore a quella dell'anno antecedente, che ascese a fr. 448,349,355. Se ora, per costituire un confronto, prendiamo a base i risultati ottenuti prima della crisi commerciale, cioè nel 1871 e 1872, anni in cui il movimento raggiunse inaspettati limiti, abbiamo lo stesso di che confortarci, poichè nel 1871 il movimento raggiunse un valore di fr. 463,625,011, e nel 1872 di fr. 438,000,792.

Necrologia. — È morto a Bergamo un grande industriale, il cav. Edoardo Zuppinger, nato in quella città da genitori svizzeri. Aveva 56 anni. Egli era il più grande industriale della provincia. Aveva nella sua meravigliosa filanda di Boccaleone e nei grandiosi filatoi entro e fuori Porta Broseta oltre a 3000 operai ed operaie. Era presidente della Banca Bergamasca e membro della Camera di commercio.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

La Società delle Strade Ferrate della Svizzera Occidentale, non potendo assumere responsabilità per l'istradamento delle spedizioni di merci destinate, in transito per la Svizzera, a località della Germania o dell'Austria, si previene il pubblico che d'ora in avanti, per le spedizioni di cui trattasi, i mittenti dovranno sui documenti di trasporto indicare il punto di confine, pel quale le spedizioni stesse devono sortire dallo Stato svizzero; e, quando non siano in grado di fornire tale indicazione, dovranno sottoscrivere una dichiarazione di garanzia, onde esonerare le Amministrazioni ferroviarie da ogni responsabilità per l'istradamento delle ripetute spedizioni.

Milano, 2 maggio 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana i valori ferroviarii si tennero anch'essi abbastanza in buona vista. Le Azioni della Società delle Meridionali, da 373.50 salirono a 375; le Obbligazioni relative s'aggirano dal 267.50 al 267.25; i Boni stazionari al 586.25.

Le Sarde, della serie A, fecero 270.75 a 271; le altre, della serie B, 274.25 a 274.50; le nuove, 254 circa.

Ferme l'Alta Italia a 277.75; le Pontebbane a 417; le Azioni Romane a 106 e 108.

Anche a Parigi, le Lombarde negoziate in sostegno a 157 e 167; le Obbligazioni a 254 e 255; le Vittorio Emanuele a 255 e 256; le Azioni Ferrovie Romane a 96 e 97; le Obbligazioni a 290 e 298.

ESTRAZIONI

Prestito a premii (1869) della Città di Genova — 19ª estrazione eseguita il 1° maggio 1879.

N.	premio L.	N.	premio L.
64664	100,000	19578	2,500
57071	20,000	50851	2,500
24592	5,000		

Premii da L. 1000: 49279 18531 5412 7897 53338.
Premii da L. 500: 2928 18044 31965 28694 66475 43727 41718 5802 56819 65044.
Premii da L. 250: 50761 57664 22476 37752 33642 8996 69778 25489.

(Seguono i rimborsi da L. 160).

Prestito a premii (1868) della Città di Firenze — 45ª estrazione eseguita il 1° maggio 1879.

Obbl.	Premio	Obbl.	Premio	Obbl.	Premio
84413	L. 25,000	1316	L. 1,000	72781	L. 1,000
2947	» 2,000	11363	» 1,000	84549	» 1,000

Premii da L. 500.

7924 13300 27824 28328 35984 44981 59752 75061 81982 83684 87022 94145 98022 112544.

La prossima estrazione avrà luogo il 1° agosto 1879, con 20 Obbligazioni rimborsabili con premii, più 406 Obbligazioni rimborsabili a 250 franchi.

CONVOCAZIONI

Manifattura di Rivarolo Canavese in cotoni e lini — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 19 corrente in Torino (Banco Sconto e Sete), per l'approvazione del bilancio e dividendo 1878, e per la nomina dei membri del Consiglio d'amministrazione uscenti.

Società vetraria Veneto-Trentina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria in Milano pel giorno 29 corrente, per deliberare sulla proposta dell'emissione di 1000 Obbligazioni fruttanti L. 30 annue e rimborsabili in 20 anni al valor nominale di L. 600.

Banca Nazionale — Il 31 corrente avrà luogo, presso la sede di Napoli l'assemblea generale degli azionisti per la rinnovazione parziale del Consiglio di reggenza di quella sede.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 giugno p. v. in Milano (sede sociale, via Silvio Pellico, 12).

Avvisi d'Asta

Il 12 corrente, presso il Municipio di Valentano (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e riduzione delle strade interne del Comune, pel complessivo importo di L. 37,739.40. Lavori da eseguire entro 9 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 3774; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Sino al mezzodì del detto giorno, presso il Municipio di Gravina (prov. di Bari), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada vicinale Sant'Angelo-San Giacomo-Canalecchie, in diminuzione della somma di L. 100,783, già ribassata del 2 0/0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio suddetto, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada vicinale Grottemarallo, in diminuzione della somma di lire 49,729.57, già ribassata del 3 0[0 nell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 14 detto mese, presso la Direzione del Laboratorio di precisione in Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della provvista: 1° di chilog. 41,000 pallette sferiche di ferro da mill. 37.7, per l'importo di L. 24,600; 2° di chilog. 17,300 di zinco in lamiera e chilog. 55 bullette di rame, per l'importo complessivo di L. 11,390; già ribassata il 1° lotto del 6 0[0, ed il 2° dell'11.02 0[0 nel precedente incanto. Consegna degli oggetti del 1° lotto entro 60 giorni, e di quelli del 2° in giorni 50, nei magazzini della Direzione medesima. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione delle opere d'arte nel porto Innocenziano d'Anzio per la presunta somma complessiva di L. 24,300. Deposito interinale L. 800 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 2430, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Vicenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale detta di Vallarsa, da Schio per Torrebelvicino e Valli al confine italo-tirolese, per l'annuo canone di L. 8800. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 275 di rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Zocca (provincia di Modena), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria da Zocca alla provinciale per Porretta, compreso fra il Campo delle Lastre ed il confine bolognese presso la foce dei Ravari, della lunghezza di m. 3305.60, per la presunta somma di L. 40,522.24. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000 in numerario.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto delle opere e provviste per la illuminazione dei fari e fanali della provincia di Cagliari durante gli anni 1879-80-81 e 82, in diminuzione della somma di L. 98,932.05, così ridotta pel ribasso già offerto nell'incanto precedente. Deposito interinale L. 5800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,900, idem.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Mandurio (provincia di Lecce) si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Manduria-Avetrana, sino al limite territoriale, della lunghezza di m. 5064.10, per il presunto importo di L. 45,818.67. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 7500.

— Il 19 detto mese, presso la Direzione del Laboratorio pirotecnico di Capua, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 90,000 di piombo diverso (in filo), per l'importo di L. 45,000. Consegna alla Direzione medesima, della prima metà entro 30 giorni, e dell'altra metà entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 4500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberameto dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra la milliaria 15 ed il basolato di Avellino, della lunghezza di m. 22,786, in diminuzione del presunto annuo canone di L. 25,817.81. Manutenzione a tutto marzo 1888 dalla consegna. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

14ª Settimana. — *Dal 2 all'8 aprile* 1879.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	353.885.55	244.73
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	284,949.55	197.06
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 68,936.—	+ 47.67
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	5,235,260.98	3620 51
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	4,724,198.66	3267.08
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 511,062.32	+ 353.43
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	179,204.08	155.15
Settimana corrisp. nel 1878.	1,139.—	125,296.15	110.01
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 16	+ 53,907.93	+ 45.14
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.44	2,152,059.72	1865.78
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.—	1,880,479.33	1650.99
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 14.44	+ 271,580.39	+ 214.79

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,172.95	11,395.00	7,841.70
Piccola Velocità	7,331.50	230 30	3,611.65
Totali . . .	37,504.45	11,625.30	11,453,35

Strade Ferrate Romane

6ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *febbraio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	535.561.78	16,853.09
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	488,955.36	15,489.55
Differenza (in più . . .	11	46,606.42	1,363.54
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° all'11 febbraio 1879 . . .	1,657	2,889,364.20	15,153.84
Periodo corr. 1878	1,646	3,367,923.06	17,781.75
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	478,558.86	2,627.91

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 gennaio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,047.41	»	27,370.77	34,418.18
Bagagli e cani.	»	69.87	»	308.04	377.91
Merci a G.V. ..	»	623.02	»	3375.02	3,998.04
Merci a P.V. ..	»	6,873.22	»	10,586 88	17,460.10
Introiti diversi.	»	376.70	»	624.80	1,001.50
Totale L.	»	14,990.22	»	42,265.51	57,255.73

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio di Caffè nelle Stazioni di BOLOGNA - VERONA P. V. - PADOVA - VENEZIA

Col giorno **30 Giugno p. v.** venendo a scadere i Contratti attualmente in corso per affitto di locali ad uso **Caffè e Buffet** annessi alle Stazioni di **Bologna-Verona P. V. - Padova** e **Venezia** si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per gli affitti, durante un triennio, dei suddetti locali alle condizioni e ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le principali Stazioni di questa rete, e che verrà pure rimesso a quelle Ditte, le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio o alle Stazioni stesse nel termine di giorni 15 dalla data del presente avviso.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però la scheda d' offerta sia valida, il concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa Centrale dell'Amministrazione che ha sede in **Milano, Corso Magenta, N. 24,** comprovante che egli personalmente od a mezzo di un suo rappresentante vi ha depositato la somma di lire 400 in denaro o in Cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

La scheda d'offerta dovrà essere spedita all'indirizzo della Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano in piego suggellato portante la soprascritta: **Offerta per l'affitto dei locali ad uso Caffè nella Stazione di . . . .** in modo che le prevenga non più tardi del giorno **21 maggio corrente.** L'offerta sarà stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà essere richiesto o a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

Fatta l'aggiudicazione saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario dal quale non potrà essere ritirato che dopo eseguito il deposito di cauzione.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno **23 maggio corrente** presso la Direzione dell'Esercizio e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 2 maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù. ecc

UNA FABBRICA

di prodotti chimici ricerca un chimico sperimentato.

Inutile presentarsi senza le migliori referenze per abilità ed onoratezza.

Per schiarimenti rivolgersi all'Ufficio di questo Giornale.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, nel giorno 5 del prossimo giugno a mezzodì, avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via Renaj, n. 17, l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti col seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1878, preventivo del 1879 e deliberazioni relative.
3° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti sociali.
4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 21 al 25 maggio prossimo:

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli**, alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino**, alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano (via Due Macelli, 79),
» **Ancona**. presso la Cassa della Direzione Sociale dell'esercizio;
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 29 aprile 1879.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 99 del 28 aprile, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

per fornitura di Olio d'Oliva.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia apre una gara a schede segrete per la fornitura di chilog. 182,500 di olio d'oliva, ripartita in 5 lotti da 36.500 chilog. caduno.

La Direzione dell'Esercizio in Milano, il Servizio della Trazione e del Materiale in Torino, e le Stazioni di ANCONA, SPOLETO, FOLIGNO, BARI, LECCE, LIVORNO, LUCCA, BOLOGNA, PISA, FIRENZE, ROMA, NAPOLI, VERONA, VENEZIA, GENOVA, ONEGLIA e PORTO MAURIZIO, rimetteranno un esemplare del Capitolato d'oneri a quelle Ditte che ne faranno richiesta personalmente o per iscritto.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta, a condizione che abbia previamente versato alla Cassa Centrale dell'Amministrazione in Milano un deposito di lire **mille per ogni lotto** in dena[illegible] d in Cartelle al portatore del Debito Pubblico, al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito; la Cassa ne rilascierà ricevuta in due esemplari, uno dei quali dovrà essere allegato alla sottomissione.

Le schede dovranno dichiarare in tutte lettere il prezzo per cento chilogrammi di olio.

Le schede suggellate e portanti la soprascritta: *Sottomissione per fornitura di olio d'oliva*, dovranno pervenire alla *Direzione dell'Esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia in Milano* non più tardi del giorno 29 maggio andante. Esse verranno dissuggellate pubblicamente presso la Direzione medesima alle ore 10 ant. del successivo giorno 31.

Non saranno prese in considerazione le offerte per persona da dichiararsi, o che non avessero allegato il certificato di deposito della Cassa Centrale, o che finalmente contenessero modificazioni, o riserve al Capitolato.

L'aggiudicazione dei varii lotti verrà fatta dal Consiglio d'Amministrazione.

Seguita l'aggiudicazione, verranno restituiti i depositi di gara ai titolari rispettivi, esclusi i deliberatarii dai quali non potranno essere ritirati i depositi stessi, se non dopo che saranno stati stipulati i Contratti relativi.

Milano, 1° maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

LE FERROVIE ECONOMICHE

PER L'INGEGNERE

OTTAVIO MORENO

CONTROLLORE DEL MATERIALE PER LA SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

TORINO, 1872

Tipografia del *Monitore delle Strade Ferrate*

Un volume in 8° di pag. 204, al prezzo di L. 2. 50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento del detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj Bocca, Loescher, Beuf, ed altri principali libraj d'Italia.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 14 Maggio 1879 N.° 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL PARLAMENTO

(*Continuazione* — Vedi. *N.°* 19)

SEDUTA DEL 5 MAGGIO.

Riprendesi la discussione del progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, facendo seguito alla seduta del 3, essendosi dedicata quella del 4 alla esposizione finanziaria.

Presidente. La parola spetta all'on. Morana.

Morana prega la Camera di essergli indulgente, e dichiara che non invaderà il campo riservato all'on. deputato che gli succedette nel cômpito di relatore.

Risponde all'on. Baccarini, e si meraviglia che questi siasi lagnato della Commissione per le sue osservazioni sulla fretta con cui il progetto fu compilato. Questa fretta fu constatata dallo stesso on. Baccarini.

L'oratore svolge poi delle considerazioni sulle differenze tra il progetto della Commissione e quello dell'on. Baccarini.

Dice che la Camera giudicherà quale sia migliore.

Risponde all'on. Gabelli ed alle osservazioni che questi fece alla ripartizione dei lavori ferroviarii nelle varie regioni.

Esamina l'articolo sesto ed altri, e sostiene che il progetto Baccarini limitava di fatto le costruzioni alle linee di prima categoria.

Fa molte osservazioni intorno alle varie categorie, e parla delle ferrovie a sezioni ridotte, dichiarando che non intende lasciar libertà sconfinata al Governo di dare la preferenza al sistema ordinario od a quello a sezioni ridotte.

Risponde ad osservazioni degli on. Gabelli, Allievi ed altri sulla parte finanziaria, e difende il progetto di legge della Commissione, augurandosi di vederlo approvato dalla Camera (*Segni d'approvazione).*

Baccarini parla per fatto personale.

Gabelli chiede la parola per fatto personale.

Cairoli, che fu citato dall'on. Morana, dichiara che il Ministero precedente affrettò l'esame di questo progetto di legge, perchè gli premeva presentarlo alla Camera con sollecitudine. Il Ministero rivolse anche una raccomandazione di sollecitudine alla Commissione. Il Consiglio dei Ministri non poteva poi temere che la fretta pregiudicasse il progetto. Dice che il Consiglio dei Ministri aveva piena fiducia nel progetto dell'on. Baccarini, il quale compiè il suo lavoro con sollecitudine, di cui gli fummo grati.

Morana replica brevemente.

Spaventa risponde all'on. Cairoli, che disse aver avuto il suo Ministero il merito di presentare un completo progetto ferroviario.

L'oratore ricorda i progetti preparati sotto il suo Ministero, ed indica le linee che, se fossero state approvate, avrebbero giovato alle Provincie più del progetto attuale. Cita la linea Campobasso-Termoli, e la linea Sulmona-Roma.

Nessuno può assumere il monopolio dell'intenzione di giovare al paese.

Cairoli dichiara che non ha mai messo in dubbio le intenzioni di giovare alla nazione dell'on. Spaventa, che diede tante prove di amare il paese. Egli non mise mai in dubbio nè le intenzioni, nè la lealtà dei suoi predecessori.

Presidente. La parola spetta all'on. Grimaldi, relatore della Commissione.

Grimaldi premette alcune considerazioni sulle circostanze che lo portarono all'ufficio di relatore di questo progetto di legge.

Espone i criterii del progetto del Ministero e della Commissione circa le categorie e il concorso dello Stato e degli enti interessati.

Difende, quindi, il concetto generale della legge, e sostiene che le linee proposte, riferentisi a leggi ed a promesse solenni, rispondono ad un bisogno reale del paese.

Risponde alle osservazioni dell'on. Gabelli circa il rapporto tra le ferrovie e le condizioni economiche del paese. Il bisogno delle ferrovie c'è, e l'uomo di Stato non deve resistere ai bisogni reali. Ai bisogni fittizii si può resistere, ai reali non si può.

L'oratore fa la storia della questione ferroviaria in Italia, e ricorda le leggi proposte per sciogliere questa questione.

Parla a lungo in difesa del progetto di legge, e riservasi di proseguire domani.

SEDUTA DEL 6.

Grimaldi (continuando il suo discorso di ieri) risponde alle considerazioni economiche svolte dall'on. Gabelli. Com-

batte le opinioni di coloro che considerano questo progetto pregiudizievole alla decisione futura sul sistema dell'esercizio ferroviario.

L'on. relatore parla delle entrate ferroviarie, della grande e piccola velocità, e risponde ad osservazioni di parecchi oratori.

Cita, in materia ferroviaria, l'opinione manifestata dall'on. Sella nella discussione sul progetto del macinato.

Svolge molte considerazioni sulla necessità economica delle ferrovie, ed esamina i varii sistemi seguiti altrove, o possibili nella determinazione dei criterii che devono inspirare un progetto di costruzioni ferroviarie.

Parla del sistema seguito in Inghilterra, e discorre a lungo del modo con cui può farsi la classificazione delle linee ferroviarie. Svolge considerazioni contro il sistema delle classificazioni astratte, e ne dimostra i pericoli e gli inconvenienti.

L'on. relatore passa in rassegna le opinioni, che nel corso della discussione furono manifestate circa alla classificazione delle linee, e risponde ad osservazioni degli on. Allievi, Baccarini, Gabelli ed altri.

(Chiede poi un breve riposo, e la seduta rimane sospesa per dieci minuti).

Grimaldi, riprendendo quindi il suo discorso, esamina i criterii del primo progetto dell'on. Depretis, che servirono di base al progetto dell'on. Baccarini ed a quello della Commissione.

Parla delle linee dette nazionali, di quelle che hanno carattere internazionale, e delle difficoltà di determinare bene gli elementi della classificazione.

Ricorda la classificazione francese delle reti d'interesse generale e delle reti d'interesse locale, e cita passi di un discorso del Ministro dei lavori pubblici della Francia su quella classificazione.

Dice che la Commissione, nella fissazione delle categorie, dovette tener gran conto delle condizioni topografiche e commerciali. Espone gli elementi determinanti ciascuna delle categorie proposte nel progetto di legge.

Dice che negli allegati sono stabiliti gli anni per la costruzione delle linee di ciascuna categoria.

Parla del concorso dei Comuni e delle Provincie nelle spese per le linee della seconda, terza e quarta categoria, ed espone quali furono i criterii nella determinazione delle quote di concorso, secondo la scala mobile che è illustrata nella Relazione. Dice che i criterii sono quasi eguali a quelli del primo progetto Depretis. Se vi sono differenze, sono nella forma e non nella sostanza, nè nella quota dei concorsi.

L'on. relatore difende lungamente l'operato della Commissione, e chiede un altro breve riposo.

(È sospesa la seduta per dieci minuti).

Grimaldi (continuando) dichiara che parlerà della parte finanziaria del progetto di legge.

Dice che la cifra complessiva, la quale è enorme, deve essere decomposta, e va ridotta alle sue vere proporzioni.

Per nuove costruzioni sono proposti 900 milioni, imperocchè le altre somme non vanno computate per nuove costruzioni. Dai 900 milioni ne vanno levati 81, non afferenti veramente a questo progetto, e la vera somma si riduce ad 809 milioni.

L'on. relatore parla della stranezza della sua posizione in questa questione. Già segretario dell'on. Baccarini, fu nominato relatore della Commissione che modificò il progetto dell'on. Baccarini, col quale ha collaborato.

L'on. relatore può, quindi, render giustizia e all'on. Baccarini ed alla Commissione, e dalla stranezza della sua condizione trae nuovo argomento a difendere il progetto.

Espone i particolari dell'operazione finanziaria, in rapporto alle varie categorie ed alla ripartizione dei lavori.

Parla a lungo delle condizioni per le concessioni delle costruzioni, e conchiude eccitando la Camera ad approvare il progetto di legge, che soddisfa bisogni reali.

Se questa Camera dovrà morire, si sarà fatta un monumento splendido con questa legge e un bel funerale. (*Ilarità*).

Ricorda i meriti dei varii partiti nella preparazione di questa legge.

(Vivissimi applausi da ogni parte della Camera — Quasi tutti i deputati vanno a stringere la mano all'on. relatore).

SEDUTA DEL 7.

Presidente. La parola spetta all'on. Ministro dei lavori pubblici.

Mezzanotte (ministro) dice che avrebbe potuto tacere, dopo la splendida difesa che del progetto di legge fu fatta dall'on. relatore. Deve però parlare per esporre le opinioni del Governo e per dare schiarimenti agli oratori che ne hanno domandato.

Il progetto attuale tende a completare le reti ferroviarie italiane. Il Ministro espone i criterii che inspirano il progetto, e parla delle condizioni delle ferrovie dello Stato, sostenendo la necessità di questi nuovi provvedimenti, che rispondono a reali bisogni.

Il Ministro espone la statistica delle nuove linee costruite e di quelle da aprirsi all'esercizio nel corso di quest'anno.

(Il Ministro chiede un breve riposo, e la seduta rimane sospesa per cinque minuti).

Mezzanotte (ripigliando) dice che crede inutile dimostrare l'utilità del complemento della rete ferroviaria, essendo essa dimostrata troppo chiaramente dai bisogni del paese e dai discorsi dei precedenti oratori.

Il Ministro dichiara di accettare l'emendamento della Commissione, che frena le facoltà del Potere esecutivo nelle concessioni; ed accetta i criterii della Commissione nel concorso obbligatorio dei Comuni e delle Provincie.

Il Ministro dichiara che i 60 milioni annui non saranno superati, e cede poi la parola al presidente del Consiglio, che parlerà in nome del Gabinetto (*Ilarità*).

Gabelli dice che ha parecchi fatti personali sui quali parlare.

Ringrazia l'on. Grimaldi per le sue cortesi parole, e risponde ad alcune osservazioni del medesimo ed al Ministro circa le ferrovie Calabro-Sicule ed altre linee.

Risponde pure ad osservazioni dell'on. Morana, dichiarando di non aver mai fatto aritmetica da uomo politico, ma da ingegnere. L'on. Morana disse di non essere competente nelle questioni ferroviarie. L'oratore non accorda la non competenza dell'on. Morana; imperocchè, se si dovesse ammettere la non competenza di quelli che non sono ingegneri, si arriverebbe fino all'eccesso di negare la competenza del Ministro dei lavori pubblici (*Ilarità*).

L'oratore risponde ad altre osservazioni del Ministro circa la manutenzione e il rinnovamento del materiale.

Morana parla per fatto personale, rispondendo all'on. preopinante, che accusa d'esagerazione.

Gabelli replica, meravigliandosi che l'on. Morana l'accusi di produr impressione sulla Camera con esagerazioni. Egli cerca il vero, ed a ciò solo tendono, nell'interesse del paese, le sue argomentazioni.

Depretis (presidente del Consiglio) non farà un discorso lungo, che sarebbe inutile. D'altronde, è tempo di passare alla discussione degli articoli.

Il Ministro loda il discorso dell'on. Grimaldi, e ricorda gli unanimi applausi della Camera indirizzati alle conclusione dell'egregio relatore.

Il Ministro ricorda il suo primo progetto, che diede origine a questo, presentato dall'on. Baccarini, e dice non poter esservi timore che tale progetto comprometta la Finanza. La Finanza non deve essere annualmente gravata da una somma per ferrovie, se non in proporzione delle condizioni del bilancio. Bisogna, cioè, fissar la somma; questo è il punto fisso, saldo.

Noi abbiamo accettato la proposta della iscrizione della somma di 60 milioni. Questo è l'essenziale. L'iscrizione della somma è un atto di alta amministrazione.

L'on. Ministro svolge delle considerazioni in appoggio dell'operazione finanziaria proposta in questo progetto di legge.

Parla del concorso dei Comuni e delle Provincie, e dice che passaggi di linee a categorie superiori sconvolgerebbero i calcoli finanziarii.

Si riserva però di esporre la sua opinione più chiaramente su questo argomento, quando si discuteranno le categorie.

Dice esser questione di pura forma quella accennata dal-

l'on. Baccarini, di discutere le linee in tabelle annesse a progetto, dopo aver approvato i criterii generali.

Dichiara che non potrebbe accettare certe facoltà al Governo nella determinazione delle linee. Per esempio, il Governo non vorrebbe aver la facoltà della scelta della linea per congiunger Belluno a Treviso. Trattasi di linee diverse, e sarebbe troppo estesa la facoltà di lasciare al Governo la scelta dei tracciati.

Il Ministro dice che l'on. Allievi sollevò sagacemente una grave questione, quella della ripartizione dei lavori. Non crede sieno sufficienti le disposizioni proposte su questo punto, in rapporto alle somme da spendersi.

Crede che si potrebbero precisar meglio certe disposizioni, e cita l'esempio della legislazione francese.

Parla del concorso degli enti interessati, e dice che per lo Stato deve rimanere invariata la base finanziaria di 60 milioni all'anno. Il termine da fissarsi pel compimento delle linee sia di 18 anni; la somma totale 1200 milioni.

Il Ministro passa quindi ad esaminare i numerosi emendamenti, e dice che tutti tendono a migliorare le condizioni fatte alle Provincie.

Dichiara poi d'aver esaminato le conseguenze finanziarie che avrebbero alcune proposte di passaggi di linee da una categoria inferiore alla superiore, ed espone quali queste conseguenze sarebbero.

Dice che le linee di seconda categoria potrebbero passare in prima, quelle di terza in seconda, quelle di quarta in terza, quelle di quinta in quarta, e che si potrebbero proporre 500 chilometri nuovi in quinta categoria.

Egli presenta quindi alla Commissione proposte formali in questo senso, calcolando il tempo pei lavori in 20 anni, invece che in 18.

Di Blasio (presidente della Commissione) dichiara che la Commissione ha bisogno di tempo per istudiare le proposte ora presentate dal presidente del Consiglio.

Pres. Invita la Commissione ad esporre domande formali.

Di Blasio. La Commissione ha bisogno almeno di aver sott'occhio il testo stampato delle proposte (*Agitazioni — Rumori*).

Il *Pres.* sospende la seduta per 10 minuti; indi annuncia che la Commissione propone si sospenda la discussione del progetto di legge, finchè abbia avuto comunicazione delle proposte del presidente del Consiglio.

Grimaldi dichiara che la Commissione riferirà nel più breve termine possibile.

Dopo brevi parole degli onor. Comin e Melchiorre, la Camera approva la proposta della Commissione.

Pres. Il progetto di legge resta quindi sospeso.

Sulla nuova proposta fatta dal presidente del Consiglio, a modificazione del progetto di legge finora discusso, il *Popolo Romano*, dell'8 corr., dice:

La proposta è semplicissima, ed è la seguente:

1° Tener ferma la spesa annua a carico dello Stato in 60 milioni;

2° Stabilire un periodo di 20 anni, anzichè di 18, come nel progetto, e quindi un impegno dello Stato per un miliardo e 200 milioni;

3° Portare alla prima categoria le strade ferrate classificate nella seconda, quelle della terza alla seconda, e così di seguito;

4° Aumentare la rete di 1040 chilometri;

5° Diminuire la spesa a carico delle Provincie e dei Comuni da 210 a 150 milioni.

Questa proposta si fonda sul concetto di rendere più facile, più sicura, e più completa la costruzione della nuova rete ferroviaria, adottando i metodi più economici di costruzione.

Difatti, per le linee più importanti, passando a carico esclusivo dello Stato, ne viene assicurata la costruzione; mentre per le altre essendo diminuito l'onere addossato ai Comuni e alle Provincie, e diminuita la spesa chilometrica per l'adozione dei metodi più economici di costruzione, è meglio assicurata la costruzione.

Si comprende facilmente come questa proposta, la quale altera, pur migliorando grandemente, l'economia del progetto, dovesse produrre nella Camera una certa impressione, tanto più che cadde come una bomba inaspettata.

— Lo stesso giornale, in data dell'11, aggiunge:

Le proposte dell'on. Depretis hanno un duplice scopo, cioè: 1° di migliorare la classificazione di tutte le linee, passandole alla categoria immediatamente superiore, discaricando così i Comuni e le Provincie di tutto il loro concorso per le linee che passano dalla seconda alla prima categoria, e di una parte per le altre; 2° d'incorporare nelle categorie fissate dal progetto le linee comprese nell'art. 31.

Con ciò l'onere dello Stato si viene sensibilmente ad aumentare; ma a tale aumento l'on. Depretis provvede, prolungando il termine della costruzione da 18 a 20 anni, incominciando la costruzione dal 1880 invece che dal 1879, e contando sulle economie prodotte dall'adozione dei sistemi economici, e delle linee a sezione ridotta.

La Commissione, in due sedute, ha lungamente discusso sull'argomento, ed ha chiesto al Ministero delle spiegazioni che ieri ebbe.

Noi crediamo che la Commissione abbia accettato in massima il progetto dell'on. Depretis, riservandosi d'esaminarne la parte finanziaria.

Le due questioni più gravi, sulle quali si richiama l'attenzione della Giunta, sono quelle relative all'ordine di precedenza, che ora è necessario fissare almeno per le linee di prima categoria, che viene ad essere di molto aumentata; ed alla classificazione delle linee di quinta categoria, ora divenuta quarta, nella quale le domande sono per altri 3,000 chilometri, e tra esse bisogna sceglierne soli 700. (V. *nostra Corrispondenza* B *da Roma*).

— Indichiamo poi le variazioni che verrebbero introdotte nella classificazione delle varie categorie, salvo le successive modificazioni che verranno adottate dalla Commissione:

Diventerebbero linee di prima categoria, oltre quelle che già vi erano collocate, cioè da costruirsi a spese dello Stato, salvo i sussidii o contributi già votati dai Corpi morali interessati, le linee attualmente classificate dal progetto in seconda, le quali sono:

Linea Parma-Spezia (con diramazione a Sarzana); Faenza-Pontassieve, Terni-Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento, Codola-Nocera, Reggio (Calabria-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano).

Passerebbero dalla terza categoria alla seconda le linee qui appresso indicate, per le quali lo Stato non chiede alle Provincie, da esse attraversate, che il concorso di un decimo della spesa da pagarsi in venti rate annue:

Linea Aosta-Ivrea, linea d'accesso al Sempione fino a Domodossola, Sondrio-Colico, Colico-Chiavenna, Belluno-Feltre-Treviso, Macerata-Albacina, Ascoli-San Benedetto, Teramo-Giulianova, Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca, Campobasso-Termoli, Benevento-Avellino, Taranto-Brindisi, Battipaglia-Pesto-Castrocucco, Cosenza-Nocera Tirrena, Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro, Messina-Patti al tronco Cerda-Termini-Siracusa-Noto-Licata.

Passerebbero dalla quarta categoria alla terza, vale a dire nel novero delle ferrovie da costruirsi col concorso obbligatorio del 20 per cento delle spese di costruzione e di armamento, per parte delle Provincie interessate:

Linea Novara-Varallo o Vercelli-Varallo, Torino-Casale, Bra-Carmagnola, Cuneo-Mondovì, Vercelli-Mortara-Cava e Bressana-Broni, Airasca-Cavallermaggiore, Lecco-Como, Parma-Brescia-Iseo, Mantova-Legnago, Adria-Chioggia, Mestre-San Donà-Portogruaro, Bologna-Verona, Ferrara-Ravenna-Rimini, Gaiano-Borgo San Donnino, Piombino-Cornia, Lucca-Pietrasanta, Viterbo-Bassano, dalla Stazione di Frascati alla città, Velletri-Terracina, Caianello-Isernia, Sparanise-Carinola-Gaeta, Salerno-Sanseverino, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia, Candela-Fiumana d'Atella, Ponte Santa Venere-Avellino, Ponte Santa Venere per Venosa-Altamura e Gioja, Zollino-Gallipoli e dalla Stazione di Gallipoli al porto, Valsavoia-Caltagirone.

Passerebbero dalla quinta categoria alla quarta le ferrovie per le quali gli interessati devono concorrere per quattro decimi del costo delle linee fino a L. 80,000 al chilometro, per tre decimi da L. 81,000 e fino a 150,000 lire, e per due

decimi per ogni eccedenza sulle L. 150,000 al chilometro; cioè le linee seguenti, che figurano nel progetto attuale per semplice indicazione, e con impegno da parte del Governo di soli 700 chilom., mentre ne misurano 3000 circa. (Per alcune di queste linee, il sistema è a scartamento ridotto):

Linea Airasca-Saluzzo-Cuneo, Fossano-Carrù, Chivasso-Asti-Bistagno, Valenza-Voghera, Saline di Volterra-Poggibonsi, Rovato-Bornato, Tortona-Serravalle, Legnago-Lonigo, Fabriano-Sant'Arcangelo, Rieti Passo Corese, Roma-Viterbo, Castellammare-Sorrento, Piazza-Assaro, Nola-Bajano-Monteforte-Avellino, Decimomannu-Mandas, Asti-Casale per Montemagno, Adriatico-Fermo-Amandola alla linea Macerata-Albacina, Napoli-Somma-Nola-Bajano, Torre Annunziata-Somma-Cancello.

La quinta categoria sarebbe tutta da creare da capo.

STRADE FERRATE ROMANE

Togliamo dalla *Nazione* il resoconto dell'annunciata Assemblea generale straordinaria del 12 corr. per l'approvazione della recente Convenzione relativa al riscatto, riferita nel precedente nostro numero:

L'adunanza è aperta sotto la presidenza del comm. Carlo Fenzi, a ore 1 e 1[4.

I signori notari, sull'invito del Presidente, constatano che gli azionisti presenti sono 186 e rappresentano numero 138,553 Azioni, delle quali 101,476 Romane e 37,077 Livornesi, per un capitale di L. 66,310,340, aventi diritto a n. 11,897 voti.

Il *Presidente* dichiara legalmente costituita l'adunanza.

Dopo una breve rettificazione del processo verbale della passata adunanza, da parte del socio Lemmi, il *Presidente* legge, in nome del Consiglio, un discorso, nel quale, dopo aver tessute le lodi del compianto Direttore comm. De Martino, si fa a narrare la storia delle trattative corse, per parte del Consiglio e della Commissione consiliare, col R. Governo, relativamente al pronto riscatto delle reti sociali. Rammenta come l'Adunanza generale nell'ultima assemblea, approvando l'operato del Consiglio, lo autorizzasse a consentire quelle varianti che fossero richieste dal Governo e che avessero rese necessarie alcune modificazioni allo Statuto sociale, modificazioni che in tal modo ricevevano preventivamente la prima sanzione ai termini dell'art. 30 dello Statuto.

Espone come le varianti richieste dal Governo si ridussero alle seguenti: 1° prolungazione del termine pel riscatto al 31 dicembre 1881; 2° prevalenza nel Consiglio dei Consiglieri eletti dal Governo su quelli scelti dalla Società; 3° riserva al Governo della nomina del Direttore generale, sentito il Consiglio; e approvazione del vice-Direttore generale e del Direttore dell'esercizio proposti dal Consiglio; 4° trasferimento a Roma dell'Amministrazione sociale e della sede della Società

Espone come il Consiglio obbiettasse che il prolungare di un anno il termine per l'esecuzione del riscatto nuoceva gravemente agli azionisti; che le varianti nel numero e nella proporzione dei consiglieri, come per la nomina dei funzionarii, potrebbero sollevare ostacoli alla Convenzione in Parlamento per parte dei fautori dell'esercizio governativo; e che infine era impossibile accettare il trasferimento della sede sociale, opponendovisi l'art. 3 del contratto di fusione e l'art. 31 dello Statuto sociale. Non ostante la operosità della Commissione, la quale nulla ha risparmiato per convincere il Governo rispetto a tali argomenti, fu unicamente possibile ottenere la rinunzia al trasferimento della sede sociale; e il 26 aprile fu firmata la Convenzione, della quale dà lettura (*conforme a quella già da noi pubblicata*).

Riprendendo quindi il sig. *Presidente* il filo del suo discorso, fa osservare come, se questa Convenzione non è quale si sarebbe potuto desiderare, pure segna un gran progresso, fissando un termine dentro il quale il riscatto dovrà esser compito, e come la sproporzione dei consiglieri governativi con quelli sociali ha poca importanza, se si considera che moralmente la responsabilità degli azionisti sarà tanto minore, quanto minore sarà la loro ingerenza nell'amministrazione.

Il timore, soggiunge il Presidente, che il Parlamento possa esigere qualche modificazione ai patti stipulati nel 26 aprile decorso, ha suggerito al Consiglio di sottoporre all'Adunanza generale una formola di deliberazione, con la quale si autorizzi il Consiglio stesso ad accettare quelle modificazioni che si riferissero unicamente agli art. 4, 5 e 6 della Convenzione; e conclude esprimendo la fiducia che gli viene dalla lettera ministeriale del 30 marzo e dalle assicurazioni avute dall'on. Presidente del Consiglio dei Ministri e dagli on. Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, cioè che questa eterna questione possa fra breve ottenere un favorevole scioglimento.

E dà infine lettura della seguente proposta di deliberazione:

« L'Adunanza generale,

« Udita la lettura della Convenzione stipulata nel dì 26 aprile decorso fra le LL. EE. i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la Commissione delegata con deliberazione dell'Assemblea degli azionisti nell'adunanza del dì 31 marzo dell'anno corrente;

« E coerentemente al § 4 della deliberazione stessa ed agli effetti previsti dagli articoli 29 e 30 dello Statuto sociale, pronunziandosi definitivamente;

« Delibera:

« È approvata la Convenzione del 26 aprile prossimo passato, e si autorizza eventualmente il Consiglio d'amministrazione ad accettare e la soprannominata Commissione a stipulare tutte quelle modificazioni che al Parlamento piacesse introdurre nella Convenzione medesima, purchè si riferiscano unicamente a quelle forme di garanzia che con gli articoli 4, 5 e 6 si sono stabilite a favore dello Stato riscattante per la gestione delle linee riscattate prescritta dall'art. 3° della Convenzione suddetta ».

Aperta la discussione, il socio *Lattis* dichiara come egli, sorpreso che nella Convenzione mancasse un termine per la sua approvazione, aveva avuto intenzione di presentare un emendamento a questo proposito; ma, temendo che da ciò possa derivarne un danno, ha creduto dover mutare consiglio, e propone invece il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea degli azionisti della Società delle Strade Ferrate Romane, nella fiducia che il Ministero non solo presenterà sollecitamente, come ha promesso, ma farà quanto è necessario per ottenere dal Parlamento, nel corso della presente sessione, l'approvazione della Convenzione 17 novembre 1873 e degli atti addizionali alla medesima, si astiene dall'aggiungere all'ultimo di codesti atti, stipulato nel 26 aprile decorso un articolo, il quale espressamente ne dichiari l'inefficacia e la nullità qualora non sia approvato per legge nell'attuale sessione parlamentare, e passa all'ordine del giorno ».

Il socio *Lemmi* rammenta come egli volesse un termine breve per la consegna della rendita, che costituisce il prezzo del riscatto; ma non può ammettere che la consegna sia prorogata al 31 dicembre 1881, cioè un anno più in là da quel termine al quale egli si era acquietato a malincuore; e perciò fa rimprovero al Consiglio di aver ceduto su questo punto. Invita perciò il signor Presidente a mettere a partito una sua proposta, tendente a tener fermo il termine del 31 dicembre 1880.

Il socio *Gabussi* dichiara che, se nella passata adunanza si oppose a differire per due anni, cioè a tutto il 1880, gli effetti del riscatto, tanto più si sente nel dovere di opporsi ad una dilazione più lunga, cioè al 31 dicembre 1881. Fa osservare con le cifre quale sia il danno che gli azionisti risentono da questa dilazione, tanto per le Azioni Livornesi, come per le Romane, per le quali ultime, se non fosse altro, si perdono gli interessi degli interessi, in tutto oltre 2 milioni durante un triennio; e come questo fatto danneggi non solo gli azionisti, ma il credito in generale, perchè non tutte le Azioni sono in mano degli Italiani.

Si spinge ad osservare la incongruenza che emerge dal

concetto che inspira la Convenzione, perchè da una parte si vuol fare un'Amministrazione governativa, e da un'altra si vuol far cadere la responsabilità di questa Amministrazione sulla Società, che si riduce ad una larva; e per tutto compenso, si protrae la consegna della rendita, sottraendo così agli azionisti ciò che spetta loro in virtù del riscatto.

Il socio *Ferraris*, cominciando dal tessere un encomio del compianto comm. De Martino, passa quindi a parlare della proposta Convenzione. Fa osservare che siamo di fronte ad un fatto compiuto, che si tratta di una Convenzione già stipulata, e che si può solo respingerla o approvarla Ma, respingendola, si cade nell'ignoto, e questo è il massimo dei mali. Rispetto alla questione del termine perchè sia approvata la Convenzione, crede giusto di non insistere per imporre questo termine; e mentre divide il concetto dell'ordine del giorno Lattis, vorrebbe che con più brevi parole si dicesse quel che dice il socio Lattis. E, dopo aver ringraziato la Commissione per quanto ha fatto, propone che si dica: « L'Assemblea, nella piena fiducia che l'appresso Convenzione venga approvata per legge nel presente scorcio di sessione parlamentare, passa all'ordine del giorno. »

Il consigliere *D'Amico* richiama i soci ad osservare che il Ministero, con la sua ultima officiale, dichiara di non accettare altra modificazione; e perciò egli crede inutile il proporre emendamenti, e che bisogni accettare o rifiutare.

Il socio *Lemmi* si duole, ritenendo che ciò significhi una coazione del voto per l'Assemblea.

Il *Presidente* richiama il socio Lemmi a correggere il suo concetto ed a temperare le espressioni, con le quali troppo vivamente, e di più erroneamente, giudica il fatto del Governo e il fatto del Consiglio.

Il socio *Ascoli* combatte l'opinione espressa dal signor Lemmi, e parla in favore della Convenzione.

Il socio *Gabussi* chiede, come schiarimento, perchè nella Convenzione non si parli della Commissione di liquidazione già approvata in massima della Società.

Il *Presidente* osserva come di liquidazione non si possa parlare finchè non cessi la esistenza della Società; e come nel caso attuale, in cui la Società assume l'obbligo di esistere fino al 31 dicembre 1881, per esercitare le linee non si può parlare di liquidazione. Si può a suo tempo preordinare questa liquidazione, ma oggi sarebbe prematuro.

Chiusa la discussione generale, il *Presidente* domanda se l'emendamento Lemmi è appoggiato; e non essendo appoggiato, non può esser posto in deliberazione.

Il *Presidente* domanda ai soci Lattis e Ferraris se intendono accordarsi sul loro ordine del giorno, e il socio Lattis aderisce all'ordine del giorno Ferraris.

Il socio *Cagli* vorrebbe che, invece « di attuale scorcio di sessione », si dicesse: « prima delle vacanze parlamentari ».

Il socio *Ascoli* ritiene inutile la votazione di questo ordine del giorno, dopo le dichiarazioni fatte dal Governo in Parlamento e alla nostra Commissione.

Il socio *Filippi* sorge per sostenere la convenienza di deliberare l'ordine del giorno, perchè da questo acquista forza la deliberazione della Società.

Il socio *Lemmi* abbandona la sala.

Dopo alcuni schiarimenti domandati dal socio *Borghini*, vien posto ai voti l'ordine del giorno Ferraris e Lattis, ed è approvato all'unanimità.

Si dà quindi lettura dell'intiera proposta del Consiglio, preceduta dall'ordine del giorno suddetto, ed è approvata all'unanimità, meno il socio Gabussi.

Dopo di che, l'adunanza è sciolta a ore 2 1/2 pomeridiane.

Un telegramma da Roma annuncia che il ministro Mezzanotte presentò nella seduta di ieri alla Camera la suddetta Convenzione relativa al riscatto delle Ferrovie Romane.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO

Nei precedente numero abbiamo annunziato che l'Assemblea generale straordinaria della Società del Gottardo, indetta pel 22 marzo p. p., e tenutasi il 3 corr. a Lucerna, aveva approvato le proposte per la riorganizzazione finanziaria, assicurante la completa esecuzione dell'impresa. Pubblichiamo ora il rapporto del Consiglio d'amministrazione, letto alla detta Assemblea:

All' Assemblea generale degli azionisti della Società della strada ferrata del Gottardo.

Signori,

Abbiamo l'onore di informarvi di quanto è sopravvenuto dopo la nostra Memoria del 15 giugno 1878, relativamente alla riorganizzazione finanziaria dell'impresa del Gottardo, e vi sottoponiamo quindi le nostre proposte tendenti a sciogliere tutte le questioni che riflettono la riconsolidazione della nostra impresa e che sono di competenza dell'Assemblea generale.

I. — *Programma di costruzione e Perizia.*

Abbiamo già detto, nelle precedenti nostre comunicazioni, che in presenza della considerevole eccedenza di costo, che avrebbe cagionato la esecuzione della rete intera del Gottardo, in conformità alle prescrizioni del trattato internazionale del 15 ottobre 1869-28 ottobre 1871, i rappresentanti degli Stati interessati nell'impresa del Gottardo eransi accordati, nella loro Conferenza del giugno 1877, di ammettere diverse modificazioni dal punto di vista tecnico, affine di rendere la costruzione più facile e più semplice, e di limitare provvisoriamente l'esecuzione dei lavori all'arteria principale Immensee-Pino, aggiornando le linee secondarie Lucerna-Immensee, Zug-Arth e Giubiasco-Locarno fino all'epoca in cui la linea Immensee-Pino sarà aperta, cioè fino a quando la Compagnia del Gottardo si troverà in grado d'intraprendere e d'eseguire queste linee secondarie. Si calcola, che per compiere la rete ridotta, occorrerebbero 40 milioni di franchi di più del capitale di costruzione di 187 milioni, previsto dal trattato internazionale suddetto. Questo *programma* passò nella Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878, la quale poi venne definitivamente ratificata dall'Impero Germanico e dalla Confederazione svizzera, e non tarderà probabilmente ad esserlo anche dal Regno d'Italia.

Siccome questa Convenzione suppletoria modifica in qualche modo il trattato internazionale del 15 ottobre 1869, sul quale si basano i nostri statuti, e ch'esso forma la base di tutta la riconsolidazione dell'impresa, così abbiamo creduto doverne comunicare il testo intero (1); e ciò tanto più, che avrete a pronunciarvi sulla questione di sapere se siete disposti ad eseguire l'impresa del Gottardo conformemente al programma contenuto in questa Convenzione suppletoria.

Abbiamo dimostrato inoltre, nella nostra Memoria dello scorso anno, che la *perizia* fatta dalla Conferenza internazionale di Lucerna per la rete ridotta del Gottardo, poteva, dopo un assai minuto esame, esser riguardata come sufficiente.

La prova vi è stata fornita, riferendosi ad un progetto rimaneggiato, sottoposto al Consiglio federale svizzero, a nome della nostra Società, ed appoggiandosi sopra una modificata perizia, presentata alla stessa Autorità; perizia che, comprendendo una riserva di fr. 4,520,000 per assicurare il servizio degli interessi del capitale-Obbligazioni di 80 milioni di fr., durante i primi anni che seguiranno l'apertura dell'intera linea, ed un'altra riserva di fr. 4,074,000 per aumento del

(1) Pubblicato nel *Monitore* del 12 giugno 1878. (La Red.).

materiale ruotabile durante il secondo e terzo periodo d'esercizio, importava una somma totale di fr. 225,932,900, e che, non comprese le suindicate riserve, si elevava a fr. 217,338,900.

Questa perizia, basata sull'ipotesi che la rete ridotta potesse essere ultimata al 1° ottobre 1881, fu sottoposta all'esame di una Commissione di periti federali. Questa Commissione riconobbe in massima la esattezza della perizia; ma credette dover tuttavia, per garantirsi da tutte le eventualità le più sfavorevoli, aumentare di alcun poco diverse somme e fare astrazione dai prodotti delle linee ticinesi di pianura durante il periodo di costruzione; prodotti che abbiamo fatto figurare nella perizia, ma che devono in realtà essere dedotti dalle spese di costruzione. La Commissione arrivò così ad un totale di fr. 232,060,000, comprendendo 4 milioni per aumento delle spese di amministrazione e degl'interessi pel prolungo della durata della costruzione.

Il suo preavviso porta, nei suoi punti essenziali, che:

1° I piani del nuovo progetto di costruzione della Società del Gottardo (primavera 1878) soddisfanno in generale — per quanto riguarda i principii del tracciato, le condizioni d'altitudine, di pendenze, di curve e di lunghezze, la disposizione delle Stazioni e le norme di costruzione — soddisfanno alle esigenze indicate dalla perizia federale del 1876, i cui punti essenziali sono stati introdotti nel protocollo finale della Conferenza di Lucerna del 12 giugno 1877, nonchè nella Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878.

2° Venne fatto largamente uso, nel nuovo progetto per la linea del Gottardo, dell'autorizzazione accordata dall'art. 2, 6° alinea, della Convenzione 12 marzo 1878, di non costrurre che a semplice binario una parte delle rampe d'accesso. I piani soddisfanno tuttavia in generale alla raccomandazione, contenuta nel precitato alinea, di eseguire subito i lavori pel doppio binario dappertutto, ove più tardi, dopo l'apertura dell'esercizio, l'allargamento del corpo stradale diverrebbe impossibile o cagionerebbe un aumento considerevole di spesa, come p. es., nelle gallerie principali, pei grandi ponti, i muri, terrapieni, ecc.

Per quanto riguarda la proposta Pressel-Kauffmann, di costruire provvisoriamente le gallerie ad un solo binario, senza rivestimento o soltanto parzialmente; e per quanto riflette la economia che risulterà, i periti opinano che l'idea Pressel-Kauffmann sia buona dal punto di vista tecnico, e ritengono per certo che si realizzerà così, nelle spese di primo impianto, una economia in confronto di quanto si sarebbe speso, costruendo subito le gallerie a doppio binario. La cifra di questa economia dipende però dalla solidità del cuore delle roccie traversate, e non si potrebbe quindi fissarla prima esattamente. Essi aggiungono dunque alla perizia un importo di fr. 6,500,000 in previsione del peggiore dei casi: quello in cui tutte le gallerie dovessero essere rivestite per quasi tutta la loro lunghezza, e che, per conseguenza, le rampe d'accesso dovessero essere eseguite a doppio binario.

3° Partendo dall'ipotesi che i rilevati di terreno sieno esatti, che una stretta economia presiederà all'esecuzione dei lavori, e che non si discosterà dai principii secondo i quali è concepito il progetto, e che il periodo della costruzione comprenderà quattro estati e tre inverni, essi sono di parere che il progetto, quale risulta dai piani e dalle perizie presentati, può — fatta astrazione degli interessi durante la costruzione — essere eseguito mediante la somma totale di 208 milioni di franchi, ammessa dalla Conferenza di Lucerna (il calcolo dei periti dà anzi una cifra più bassa), comprendendovi pure tutto quanto è già stato costrutto o speso, una soluzione soddisfacente della questione del passaggio della linea di divisione delle acque presso Goldau, un'installazione sufficiente delle Stazioni di congiunzione a Rothkreuz e Lucerna, nonchè un materiale ruotabile (locomotive, vetture e carri) sufficiente ai bisogni del primo periodo d'esercizio.

4° Essi fissano al primo luglio 1882 il termine del compimento della rete ridotta del Gottardo, ciocchè costituisce un periodo di costruzione di quattro estati e di tre inverni, che deve bastare senza sforzare troppo i lavori, purchè s'intraprendano energicamente le linee d'accesso tra il 1° ottobre 1878 ed il 1° aprile 1879.

5° Gl'interessi durante la costruzione, calcolati dalla Società del Gottardo in previsione del compimento al 1° ottobre 1881 sono stati di nuovo calcolati in vista del termine di compimento al 1° luglio 1882; e ne è risultato, in somma rotonda, un aumento di fr. 3,000,000, il quale, con l'eccedenza di franchi 550,000 pel prolungamento delle spese d'amministrazione e di direzione tecnica, e con una riserva di fr. 450,000, è stato portato alla cifra rotonda di fr. 4,000,000.

Tenendo conto di questo parere dei periti, abbiamo sottoposto ancora la nostra perizia ad una rigorosa revisione. Noi vi abbiamo avuto riguardo al prolungo del termine di compimento dal 1° ottobre 1881 al 1° luglio 1882, proposto dai periti e reso necessario dal ritardo che ha subìto la riconsolidazione dell'impresa; poi anche la prova fornita dai periti che il materiale ruotabile, come abbiamo calcolato pei primi bisogni dell'esercizio, basterà per un periodo più lungo di quello prima supposto; inoltre alla sostituzione alla variante per Lowerz, sulla linea Immensee-Schwyz, di una variante per Steinen più favorevole e molto meno costosa; infine all'adozione di un profilo più forte per le rotaie d'acciaio.

Siamo giunti così alla perizia seguente, che abbiamo sottoposta al Consiglio federale svizzero:

Cap. I. Rimborso (somma rotonda) . . . Fr.		504,350
» II. Formazione del capitale . . . . »		10,437,800
» III. Amministrazione centrale . . . »		3,100,000
» IV. Interessi (aggiunti più sotto).		
» V. Costruzione della linea:		
A. Direzione tecnica . . Fr.	9,442,000	
B. Espropriazioni . . . »	10,270,550	
C. Movimenti di terra ed opere d'arte . . . . »	131,941,250	
D. Rotaie . . . . . . »	11,038,700	
E. Fabbricati . . . . »	8,323,600	
F. Accessorii del binario »	2,249,700	
G. Telegrafia di servizio . » } H. Delimitazioni, chiusure, ecc. . . . . » }	859,150	
I. Inventario:		
1. Inventario della Direzione tecnica . . . . »	260,000	
2. Attrezzi per lavori in regia (compresi nel Cap. Movimenti di terra).		
3 e 4 Materiale ruotabile . »	6,750,000	
5 e 7 Oggetti per l'esercizio »	473,650	
6. Attrezzi delle officine . . »	432,350	
K. Soccorsi al personale ed agli operaj . . . . »	112,000	
Totale pel Cap. V: Costruzione della linea Fr.		182,152,950
Totale, non compresi gl'interessi . . Fr.		196,195,100
Da aggiungersi: Bilancio pel Cap. V. Interessi (fino al 1° luglio 1882) . . . . »		26,283,900
Insieme Fr.		222,479,000
Da dedursi: Prodotti delle linee ticinesi di pianura, durante la costruzione . . . . . »		500,000
Restano Fr.		221,979,000

Restano Fr.	221,979,000
Riserva per ingrandimento delle Officine principali e per assicurare il servizio degli interessi del capitale Obbligazioni di 80 milioni di franchi »	5,021,000
Totale generale Fr.	227,000,000

Allo scopo di prevenire i dubbii che si manifestarono più volte circa l'esattezza della perizia che abbiamo presentata al Consiglio federale svizzero nella primavera del 1878 per la rete ridotta del Gottardo, ci siamo procurati sino dal primo semestre del 1878 — come lo sapete già dalla nostra Memoria del 15 giugno dello scorso anno — delle offerte serie a *forfait* da parte di diverse Società d'imprenditori per l'esecuzione delle linee che rimangono ancora da costruire. Il risultato fu che la linea avrebbe potuto essere costrutta col 5 0[0 circa di ribasso dalla perizia. Ma, siccome la conclusione di convenzioni a *forfait* incontra molte e gravi obbiezioni, così credemmo dover consultare il Consiglio federale prima di decidere se i lavori dovessero essere aggiudicati a *forfait* in blocco, oppure a misura ed a prezzi di serie. Noi gli sottoponemmo tale questione con lettera del 16 agosto 1878, ed esso c'informò che, prima di pronunciarsi, desiderava che insieme colle offerte a *forfait* se ne ottenesse anche per l'esecuzione a misura ed a prezzi di serie. Espresse pure l'opinione che non fosse necessario per ciò di procedere di nuovo ad un concorso; ma che ci limitassimo semplicemente a chiedere i loro prezzi a quegli imprenditori che, per le precedenti offerte, ci erano noti come sperimentati, abili, onorevoli e solvibili. Soddisfando a tale desiderio del Consiglio federale, senza perdere tempo, e riferendoci al concorso indetto nell'ottobre 1876, facemmo le pratiche necessarie per ottenere delle offerre tanto per l'esecuzione dei movimenti di terra e delle opere d'arte, quanto pei caselli da guardiano lungo la linea, basate sul prezzo di serie ed a misura.

Il risultato di queste offerte fu talmente favorevole che il Consiglio federale, dopo averne preso conoscenza, ci fece sapere che non insisteva più sull'aggiudicazione a *forfait*, e che lasciava la decisione, sulla questione principale, al giudicio della Società, alla quale siffatta decisione spettava per la natura stessa delle cose. La nostra Direzione tecnica ed i periti, consultati dal Dipartimento federale delle Strade ferrate, furono tutti in favore dell'aggiudicazione dei lavori a prezzi di serie; e, per conseguenza, noi incaricammo la Direzione di seguire questo sistema e di aprire un concorso per la fornitura, così dei ponti in ferro, che delle rotaie d'acciaio.

La Direzione si è arresa a tale invito, ed ha conchiuso per tutti i lavori e forniture suaccennate (eccettuati soltanto i movimenti di terra per la sezione Immensee-Brünen, il cui tracciato non è ancora definitivamente stabilito, ma compresivi invece il trasporto e la posa del binario sulla linea Fluelen-Göschenen ed Airolo-Biasca) delle convenzioni, che saranno esecutorie appena il Consiglio federale avrà approvato la giustificazione finanziaria da fornirsi dalla Società del Gottardo, giustificazione che noi abbiamo già ratificata.

Da codeste convenzioni risulta che, in seguito ai ribassi fatti sugli importi corrispondenti della perizia pei lavori e le forniture aggiudicati, si otterrà una economia di Fr.	4,474,700
Si può inoltre calcolare che si economizzerà almeno . . . . »	525,300
sui lavori della linea Immensee-Brünnen, sulla fornitura delle traverse, sui fabbricati e sul materiale ruotabile.	
Ammontare dell'economia probabile Fr.	5,000,000

Il ribasso sulle rotaie di ferro non è quì compreso; ma se ne tenne conto nella perizia definitiva.

Come conseguenza dell'aggiudicazione dei lavori a prezzi di serie anzichè a *forfait*, l'ammontare delle spese per la Direzione tecnica ha dovuto essere aumentato di fr. 672,845; e le convenzioni (delle quali si parlerà in seguito) conchiuse allo scopo di garantire la liberazione delle Azioni ed il collocamento dei 12 milioni di franchi di Obbligazioni, importeranno nella peggiore ipotesi un aumento di fr. 2,350,000 (1) sulle spese di formazione del capitale. Malgrado ciò, la perizia definitiva, fatta astrazione dei ribassi, resta ancora di fr. 5,021,000 (2) al *dissotto* della perizia di fr. 227,000,000 della Conferenza internazionale, e presenta *coi* fr. 5,000,000 di ribasso sopra detti, una riserva totale di fr. 10,000,000. E questa riserva si accrescerà ancora nel caso in cui i 6 milioni di franchi di Obbligazioni di 1ª ipoteca, presi dal Consorzio al corso minimo del 60 0[0, potessero essere collocati ad un corso più alto; visto che allora i 3[4 dell'eccedente al di là del 63 0[0 toccherebbero alla Società.

Oltre a ciò, la nostra perizia contiene ancora una somma di fr. 6,400,000 per *imprevisti*, che rimane intatta in presenza di convenzioni a prezzi di serie, ma che noi non facciamo entrare nelle economie, perchè resta sempre possibile che qualche fatto inatteso, od un rivestimento delle gallerie in misura più considerevole della prevista, ecc., ci obblighi a ricorrere a codesta riserva. Tuttavia, per quanto riguarda l'ultimo punto, devesi aggiungere che, se anche le gallerie delle rampe d'accesso dovessero essere completamente rivestite, non ne risulterebbe, secondo i calcoli del sig. Kauffmann, ispettore delle gallerie, che un eccedente di spesa di circa fr. 1,500,000.

La perizia definitiva, ammettendo il 1.o luglio 1882 come termine pel compimento della rete ridotta del Gottardo, e questo termine non potendo essere osservato con certezza se non in quanto i lavori, che esigono maggior tempo (e specialmente le lunghe gallerie) possano essere prontamente intrapresi, noi abbiamo pregato il Consiglio federale svizzero, in data del 24 settembre scorso, di autorizzarci a cominciare immediatamente i lavori in piccola sezione nelle gallerie di cui si tratta, ed a fare le spese necessarie a tale scopo. Dopo sentito il parere dei Governi di Svitto, di Uri e del Ticino, codesta autorizzazione ci fu data, e noi abbiamo appaltato i detti lavori di piccola sezione a cottimisti, e li abbiamo già fatti cominciare nel mese di ottobre 1878.

Nello stesso tempo, ed affine di porre in grado gl'imprenditori delle cinque gallerie elicoidali (alle quali devesi applicare la perforazione meccanica) di poter cominciare senza ritardo con le macchine, ci siamo procurato da rinomate Officine dei progetti per le più convenienti installazioni per la perforazione meccanica, con offerte di prezzi e di condizioni. Questi progetti potranno essere rimessi agli imprenditori appena saranno conchiusi con loro i contratti rispettivi.

È stato dunque provveduto a tutto quanto è necessario per assicurare l'osservanza del termine pel compimento, nel caso in cui gl'imprenditori non potessero cominciare i lavori anche nei lotti più difficili, se non alla metà di maggio del corrente anno.

Di fronte a quanto si è detto, ci pare fuori di dubbio che la Società del Gottardo, la quale come diremo in appresso, è assicurata di collocare anche i 6 milioni di franchi di Obbligazioni di 1ª ipoteca, e di ottenere il saldo dei versamenti sulle Azioni, si trova perfettamente in grado di assumere l'impegno di eseguire la rete ridotta del Gottardo, conformemente alla Convenzione internazionale suppletoria del 12 marzo 1879. Abbiamo per conseguenza l'onore di sottoporre alla vostra decisione, nell'allegato IV, cifra 1, la relativa proposta.

(*Continua*).

(1 e 2) Queste due somme sono già comprese nella perizia suaccennata (Cap. *II* e *V. A.*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 13 maggio.

È rimasto un secreto per tutti sino all'ultima ora, salvo che per gli *assidui* del *Monitore*, ciò che fu battezzato per bomba Depretis, per colpo di Stato parlamentare, tanto giunse inattesa ed improvvisa la proposta nell'aula stessa di Montecitorio, tanto fu lo stupore che ha cagionato. Alludo, si comprende agevolmente, alla promozione in massa da una categoria inferiore alla superiore di tutte le linee contemplate nel progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, ed alla iscrizione di altre linee, che il Governo stimò conveniente e corretto di proporre alla Camera, dopo aver lasciato che questa si dibattesse per dieci giorni in un'ampia e piuttosto astiosa discussione generale.

Immaginiamoci poi quale dev'essere stata la sorpresa e, diciamolo pure, anche l'offesa del modo per la Commissione, che studiò e meditò lunghi e lunghi mesi sul progetto, senza avere mai avuto il menomo sentore dei nuovi intendimenti del Gabinetto presieduto da chi è pure stato il presidente della Commissione stessa: intendimenti lanciati in mezzo alla Camera come una *boite à surprise*, ma di certo non concepiti nè in un'ora, nè in un giorno. Tant'è che, ripeto (e voi l'avete toccato con mano), io ne seppi pure qualche cosa avanti, senza possedere affatto la divina facoltà di scrutare il cuore e le reni; e mantenendo pure la mia ordinaria discretezza, ho scritto abbastanza chiaro nella mia precedente corrispondenza, tre giorni prima del discorso Depretis, ch'era nell'intendimento dell'on. Mezzanotte (vale a dire del Ministero) « di « gettare nuova offa ad altri deputati colla proposta di « nuove linee e di passaggi di categorie, unico brutto « espediente forse per opporre resistenza all'impeto dei « venti contrarii ».

Il bello è poi che intorno alle radicali modificazioni proposte corsero in questi giorni, su pei giornali, cento versioni, ed il testo ufficiale ho per certo, dietro alle mie ricerche, che non fu reso ancora di pubblica ragione. Comunque, io ho fondamento per credere che le precise proposte siano state o divenute ora le seguenti:

1° Le linee dell'art. 31, proposte dalla Commissione, ma lasciate senza doti come Cenerentole, e condannate al limbo di sospensione chi sa per quanti anni, come i bambini morti senza battesimo, otterrebbero una classificazione, diversa però per le une e per le altre. Verrebbero collocate in 2ª categoria la Cuneo-Nizza e la succursale dei Giovi; in 3ª categoria l'Aulla-Lucca, la Solmona-Isernia-Campobasso, e la Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza; finalmente in 4ª categoria la Lecco-Colico.

2° Tutte le altre linee sarebbero *promosse di classe*, quelle ben inteso eccettuate dall'art. 2, che avevano già ottenuto il bastone di maresciallo.

3° La *nuova nomina* di 600 chilometri alla 5ª categoria rimasta coi quadri vuoti.

Si afferma ora che la Commissione abbia finito di discutere ed approvato le due prime proposte, respingendo invece la terza. E si vuole che abbia in animo di presentare alla Camera una contro-modificazione, proponendo la fusione in un sola delle due categorie 4ª e 5ª, ridotto altresì a 1000 il numero dei chilometri da 1300, quale sarebbe nello stato attuale di cose.

Inoltre la Commissione manterrebbe fermo il suo precedente articolo circa le anticipazioni da parte delle Provincie, non accettando la proposta governativa della restituzione in un periodo di dieci anni.

Infine avrebbe discusso ed ammesso la facoltà di applicare il sistema dello scartamento ridotto anche alle linee della 2ª categoria, ove non abbia a venirne perturbazione all'esercizio delle grandi linee a sezione normale.

Ma il lavoro della Commissione è tutt'altro che compiuto, e gli accordi finali sono tutt'altro che stabiliti, nè fra lei ed il Ministero, nè fra i suoi stessi membri. E gli umori della Camera quali sono, e quale sarà l'ultima parola, quale il verdetto che uscirà dall'urna sul disorganizzato progetto organico? Non è facile in verità il prevederlo; perchè se l'abile tiro del presidente del Consiglio avrà messo l'acqua in bocca a molti oppositori, non conviene però dimenticare che l'*appétit vient en mangeant*, e che anzi molti onorevoli di Montecitorio sono di quelli che « dopo il pasto han più fame di pria ». —

Vi ricordate del concorso indetto a Firenze nel secondo Congresso degli ingegneri ed architetti per la compilazione di un dizionario tecnico italiano, ad uso appunto dell'architetto, dell'ingegnere e dell'agronomo, essendovi assegnato dal Ministero dei lavori pubblici un premio di L. 4000? Si tenne recentemente a Firenze la prima riunione della Commissione incaricata di portare giudizio sulle opere dei concorrenti, e vi convennero i comm. Betocchi, Francolini, Segni e Pini, impediti gli altri 3 membri da occupazioni d'ufficio, e morto il compianto Alvino. E gl'intervenuti membri stabilirono il modo di condurre l'esame sopra i lavori presentati, distribuendosi tra loro e gli assenti le parti, per comunicarsi poi in successiva riunione i risultati dei proprii studii. —

Riassumo, come al solito, le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 4 all'11 corrente.

La Sezione 1ª approvò: il progetto per l'ampliamento della Stazione di Prà, lungo la ferrovia Genova-Ventimiglia; il progetto di una variante tra i chilom. 38.890 e 39.467 nel tronco ferroviario Canicattì-Favarotta, nonchè altro per opere di consolidamento di una frana tra i chilometri 60.690 e 60.843 del tronco medesimo; il progetto per opere analoghe alla frana *delle Ripe* sulla linea Asciano-Grosseto; quello per sistemazione del tronco della strada provinciale di 2ª serie detta delle *Radici*, compreso tra la Veggia e Castellarano; ed approvò infine il progetto per la costruzione di un Osservatorio meteorico sull'Etna, ed una proposta di modificazioni al sistema funicolare per l'ascensione del cono del Vesuvio.

Dalla Sezione 2ª vennero approvati: i progetti per difesa frontale alla sponda destra del Po dirimpetto all'abitato di Rea, in provincia di Pavia, ed alla sponda sinistra del Taro all'alto Co di Fontanelle, in provincia di Parma; il progetto per sistemazione dell'argine destro del Reno, dal ponte del Golla allo sbocco del Canale Navile di Bologna; il progetto per ritiro di argine al Novello a sinistra di Po nel Basso Siccomario, in provincia di Pavia; ed infine due progetti per lavori di rimonta allo sperone del Coroman, e per costruzione di una diga murale alle *Saline*, nel porto di Chioggia.

Il Consiglio generale poi approvò: il perimetro consorziale proposto per le opere idrauliche di 2ª categoria a destra del Tagliamento ed a sinistra del Limene nelle provincie di Udine e Venezia; il progetto di massima per la sistemazione delle arginature del Tagliamento in provincia di Udine, state dichiarate di 2ª categoria; lo schema di regolamento per la fluttuazione dei legnami in zattere da Perarolo a Venezia lungo il Piave. Approvò inoltre, con qualche riserva ed avvertenza, un progetto di ferrovia dalla Stazione di Mantova-S. Antonio al confine di Brescia al di là di Castiglione delle Stiviere, nella linea Mantova-Brescia; ed un progetto per urgente riparazione ai danni prodotti nel porto mercantile di Napoli dalla mareggiata dello scorso febbraio. Approvò poi il progetto per una diga al Nord del porto di Lido (Venezia), secondo le proposte della Commissione lagunare; e per ultimo riconobbe accettabile lo statuto, proposto, del Consorzio per l'abbassamento del lago di Varese e bonificamento delle circostanti paludi. B.

FERROVIA EBOLI-POTENZA.

Picerno, 7 maggio.

Egregio Signor Direttore,

Anche questi ultimi tronchi della ferrovia Eboli-Potenza hanno avuto una visita ministeriale nella persona del cav. Schioppo, ispettore del Genio civile. A taluno però parve strano lo scopo di tale visita, che vuolsi fosse principalmente quello di constatare l' opportunità di alcune spese fatte dalla Direzione, e credute dal Ministero inutili od esagerate; e di determinare, in secondo luogo, il tempo per l'apertura di tutta la linea tra Baragiano e Potenza, possibilmente entro il prossimo agosto.

Ma ben altro che spese inutili o soverchie, ed apertura della linea nel prossimo agosto, pare che abbia trovato il cav. Schioppo! Si direbbe quasi che il Ministero non abbia mai conosciuto le condizioni di questi ultimi tronchi, e particolarmente del 4° tra Bella Muro e Picerno, del quale, come più vicino e più prossimo all' apertura, voglio ora tenervi parola.

Notisi che questo, al pari degli altri tronchi, dovevasi terminare in tre anni di lavoro, cioè entro il 1876; e sono invece cinque anni che vi si lavora, siamo già al 1879, e si è forse appena ai due terzi dell'opera, dopo già avere speso il doppio dei preventivi.

Ciò che forse sembrerà esagerato ed inverosimile, è certissimo, e dovevasi anzi prevedere. Imperocchè la cagione di tutto ciò si fu essenzialmente, o primieramente, lo sbaglio (chè tale può dirsi) commesso nel tracciato: quello cioè di voler passare a mezza falda e sul vertice dell'Appennino, anzichè seguirlo lungo le sue valli più che fosse possibile, e di traversarlo quindi con una galleria di tre o quattro chilometri. Ne avvenne infatti che si ebbero ad incontrare terreni del tutto argillosi ed instabili, in frana continua: condizioni che nel progetto non furono punto studiate, e quindi non calcolate le difficoltà e spese maggiori. Inoltre si si è con ciò allontanati dai centri delle cave di materiali da costruzione, in modo che si è dovuto aumentare, e *quasi triplicare*, durante il lavoro, i prezzi dei contratti con nuove convenzioni, alcune delle quali non sono ancora ben determinate.

Ho detto prima tutto questo in generale, perchè va messo in prima linea, e non può essere contraddetto da alcuno; ed ora vorrei parlare di quello che ha trovato il suddetto cav. Schioppo. Ma, a dir tutto, ci sarebbe argomento di una Memoria assai dettagliata e scientifica, la quale non potrebbe farsi che da chi è addentro nell' amministrazione di cui si tratta; ed io lascio tale cómpito a chi spetta o vuole, limitandomi invece a dire ciò che il cav. Schioppo ha giudicato indispensabile di aggiungere per poter aprire la linea in agosto, ed assicurarne l'esistenza, almeno perentoriamente, nei punti più minacciati; e da ciò si rileverà l'importanza di questo tronco e le vere condizioni in cui esso si trova.

Presso il chilometro 6° (parto da questo, perchè i primi cinque sono quasi ultimati; anzi i primi due, sino a Baragiano, sono aperti al pubblico servizio, e negli altri tre corre già la locomotiva a servizio dell'Impresa) — presso il chilometro 6°, adunque, per superare la frana intorno a cui inutilmente si lavora da oltre tre anni con profondi drenaggi, cunicoli e cunette, il cav. Schioppo ha ritenuto più espediente ed economico di qualsiasi altra opera, il progettare addirittura un viadotto, di 9 arcate da 10 metri ciascuna, e dell'altezza di circa 20; e vi si dovrebbe por mano immediatamente, per darvi termine entro tre mesi!

Presso il chilometro 9°, dove sono in frana due acquedotti, con un argine dell'altezza di 16 metri ed una galleria della lunghezza di 140 metri, il cav. Schioppo ha suggerito di fare una o due briglie nel sottoposto vallone. Ma temo che qui s'ingannino a partito ed egli e chi vi sorveglia, se credesi possa bastare qualche briglia o qualche muro di sostegno! Ad onore del vero, ricordo le parole d'un vecchio ingegnere della cessata Impresa, il quale diceva, a tale proposito, che, quando fosse fatta la galleria Martuscelli (così essa si chiama), sarebbe stata tagliata in calotta dalla frana superiore; per cui sarebbe stato meglio escogitare un'altra variante da quella adottata. Ed i fatti, nè più, nè meno, corrisposero a queste previsioni. Ma perchè ciò da altri non si previde? o non si diede ascolto a quelle parole? Sul perchè..... non è qui il luogo di ragionare.

Ma un altro punto serio v'è più avanti, presso al chilometro 11°. Quivi c'è una frana secolare, che per buona ventura sembra ora stabilita, ma su cui deve poggiarsi un viadotto con travata metallica di 80 metri di luce, con una pila nel mezzo.

Di questo viadotto è soltanto fondata od assicurata una spalla. Si sta scoprendo la muratura della pila, che fu sepolta, appena cominciata, a 20 metri di profondità da una piena del torrente; e si è dietro allo scavo dell'altra spalla, la quale, per non raggiungere il fondo solido che trovasi a 40 metri dal suolo, verrà poggiata sopra un zatterone a metri 20 di profondità: non si sa però con quanta sicurezza. Quivi dicesi si stia progettando delle briglie; ma queste costeranno due o trecento mille lire, e molti mesi di lavoro. Ed intanto, se la spalla o la pila sparisce, che si fa? Si passerà ?!

Ma questo non è ancora il punto più difficile, o il *più nero*, come suol dirsi. Ve n'ha un altro (per passare sotto silenzio tutti i piccoli o minori guai), presso la fine del tronco, al chilometro 14°, ove c'è la Stazione di Picerno. Quivi evvi un viadotto bello e compito, che costò circa un milione per le eccessive profondità, a cui si è dovuto giungere (alcune a metri 30 dal suolo), ma che resta isolato, perchè non vi si può accedere in causa di una frana. Questa frana, che rende scorrevole l'argine come una lava, tiene il fondo solido a 60 metri di profondità! Inutili affatto riuscirono i drenaggi eseguiti; impossibile diventa il prolungamento del viadotto per sorpassarla, quando si deve raggiungere la ragguardevolissima profondità di 40, 50 o 60 metri di scavo!

Il cav. Schioppo, che con la sua particolare avvedutezza e diligenza, considerò da ogni lato debole il rimedio da progettarsi, concluse col doversi cominciare a fare delle grosse briglie nel vallone ed attenderne quindi l'esito. Ma queste briglie non potranno costare, in media, meno di 100 mille lire ciascuna (e ciò atteso i prezzi elevatissimi delle murature, che tiene l'Impresa); ve ne vorranno parecchie, e la loro costruzione, col rassodamento ed assestamento dell'argine, occuperà un anno di tempo. Come dunque si potrà passare in agosto, od anche nel prossimo autunno? Si attraverserà questo punto (come intendesi vociferare) con un castello provvisorio di armatura in legname, secondo che parrebbe essere stata l'ultima idea del cav. Schioppo? Io non lo credo; perchè è difficile assai che in tre o quattro mesi tutti i suddetti punti *neri* diventino *bianchi*; e poi c'è ancora il 5° tronco, che non si trova forse in migliori condizioni del 4°. Ma di questo ad altra volta, per non tediarvi più a lungo.

Q.

LA FERROVIA ADRIATICO-FERMO-AMANDOLA
ALLA LINEA MACERATA-ALBACINA

Da un corrispondente straordinario riceviamo pure la seguente:

Roma, 12 maggio.

Parlando e scrivendo di ferrovie, ed anche agitandosi in favore di qualche linea, ignorano molti come il fondamento di ogni concetto di tracciato savio e razionale, tanto al punto di vista tecnico, quanto a quello economico, sia l'andamento delle grandi valli. Le grandi valli segnano il logico e, si può dire, il naturale percorso delle ferrovie; esse anzi impongono tale percorso in modo assoluto, quando il carattere topografico, economico e strategico di quelle valli corrisponda colla loro direzione geografica, rispetto a determinati obbiettivi di vita, di relazione o di produzione.

Codesti sani principii, che dovrebbero sempre venire adottati come teoremi cardinali nella questione di determinare un tracciato di ferrovia, sono in completa ed assoluta concordanza con le condizioni nelle quali si svolgerebbe una linea da Porto San Giorgio, sulla ferrovia Adriatica, all'Aquila-Terni verso Ferentillo per Amandola e Visso, risalendo la cospicua valle del Tenna, poi del suo confluente l'Ambro, e discendendo la valle del Nera. Dalla quale linea, così ovvia, razionale e commerciale, si diramerebbe un tronco che, dipartendosi nei pressi di Amandola nell'Ascolano, per Camerino giungerebbe ad Albacina, Stazione della Foligno-Ancona.

In una petizione diretta al Parlamento, a nome di un ragguardevole Consorzio di numerosi Comuni, dal comm. Scoccia, presidente del Consorzio medesimo e presidente altresì del Consiglio provinciale di Ascoli, è dimostrata luminosamente la moltiforme importanza dell'anzidetto gruppo di ferrovie, e l'opportuno suo coordinamento con altre linee oramai fuori di discussione, nel migliore interesse della difesa dello Stato, del commercio e della vita economica di una industre e laboriosa popolazione, che arriva al milione.

L'egregio presidente del Consorzio dimostra inoltre, con esattezza singolare di criterii e di ragionamenti, e con non comune erudizione anche tecnica, che per le linee Adriatico-Fermo-Amandola, Visso-Ferentillo per Val di Tenna e Val di Nera, e Amandola-Camerino-Albacina, debba essere applicato lo scartamento ridotto, e che quelle linee debbano essere classificate come tali in 3ª categoria. Egli esprime, a nome del suo Consorzio, il savissimo parere del Baum, chiaro ingegnere di ponti e strade in Francia, parere che fortunatamente ha fatto di questi giorni grande strada anche nell'aula di Montecitorio: « Là où un chemin à voie étroite suffit, un chemin à voie large est « une faute et un erreur économique ». E per provare come la piccola rete ferroviaria in discorso abbia spiccatissima la caratteristica richiesta per essere inscritta fra le interprovinciali, e sia degna quindi di penetrare sino alla 3ª categoria, malgrado le umili vesti dello scartamento ridotto, dalla 5ª categoria dove fu ingiustamente confinata dall'onorevole Commissione parlamentare, il presidente del Consorzio scrive:

« La ferrovia litorale Adriatica, la Roma-Rieti-Aquila e la Falconara-Foligno-Roma forniscono i lati necessarii per chiudere, con le linee del nostro gruppo, tre grandi poligoni, due dalla parte settentrionale, ed uno dalla meridionale, i quali comprendono buona porzione degli Abbruzzi e del circondario di Spoleto, nonchè le due provincie di Macerata e di Ascoli Piceno. Se adunque *la caratteristica d'interprovinciali*, secondo la Commissione, *compete a quelle linee che, scendendo dalle valli, aumentano la vita e il movimento delle linee nazionali e ne diventano tributarie*, è impossibile non riconoscere la richiesta caratteristica nelle linee di cui ci occupiamo ».

Onde, senza stare a riprodurre altro della importantissima petizione della quale vi ho dato un rapido cenno, non si può che esprimere il voto che la Camera la prenda nella dovuta considerazione e ne accolga le conclusioni; con che, per dirla colle energiche parole della istanza medesima, non si concederà un favore, ma si farà ragione ad « un diritto che un milione circa di abitanti « aspettano di vedere riconosciuto dai rappresentanti della « nazione ».

X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Qualche giornale ha annunciato, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia avere disposto che gl'impiegati, i quali avessero dovuto abbandonare il servizio ferroviario per essere chiamati a quello militare, al termine di questo potessero venire riammessi presso le Ferrovie, però senza che venisse loro computato il servizio prestato anteriormente alla chiamata sotto le armi.

Siamo autorizzati a dichiarare che ciò non sussiste; e che l'attuale Amministrazione ferroviaria, seguendo le norme già adottate dall'Amministrazione precedente, computerà sempre agli impiegati riammessi il servizio anteriore a quello militare, qualora non vi si oppongano ragioni speciali, definite dal Regolamento.

Siamo in grado di annunciare che, a cura della Amministrazione suddetta, furono ultimati gli studii e progetti per le seguenti opere alla Stazione di Torino (Porta Susa):

1° Ristauro generale della tettoia;

2° Riordinamento dei binarii per ovviare all'inconveniente del fermarsi dei treni ad una certa distanza dal marciapiedi del fabbricato passeggeri.

Si porrà mano a tali lavori, appena il Ministero abbia approvato i relativi progetti.

Appressandosi l'epoca per l'apertura al pubblico della linea della Pontebba, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha delegato il Capo dell'Agenzia del movimento ed un Ispettore principale della Ragioneria di recarsi a Vienna per concretare le basi dell'orario dei treni internazionali, e prendere gli accordi preliminari circa la istituzione del servizio cumulativo per quel nuovo transito.

Ci scrivono da Roma che la Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle ferrovie riprenderà verso il 20 del corrente mese le sue sedute in Genova, come fu già annunciato.

Siamo informati che la Ditta Francesco Cirio ha fin d'ora preso disposizioni affinchè l'industria nazionale, in concorrenza con quella estera, si ponga in grado di provvedere alla fabbricazione dei carri *refrigeranti*, il cui modello deve in questi giorni giungere da Vienna.

I nostri fabbricatori di carri ferroviarii sono pertanto avvertiti di trovarsi all'uopo preparati; per il che, quelli fra essi che intendono concorrere a tale fabbricazione, potrebbero domandare schiarimenti ed istruzioni alla suaccennata Ditta, la quale, come è noto, ha la principale sua sede in Torino.

Sappiamo che, non appena sia approvata anche dal Senato (come non si dubita) la legge *pei vagoni refrigeranti*, già approvata dalla Camera dei deputati, sarà subito posta a concorso la fornitura di dieci di detti carri: riservandosi la ditta Cirio, a seconda della riuscita di questo primo saggio, di portare l'acquisto del nuovo materiale mobile, di cui attualmente in Europa non esistono che ventotto pezzi, ad oltre trecento.

Notizie Ferroviarie Italiane

Discussioni ferroviarie. — Leggiamo nel *Popolo Romano* dell'8:

Il Collegio degli ingegneri ed architetti di Roma tenne, martedì sera, un'adunanza importantissima sul progetto delle ferrovie, che attualmente si svolge all'esame della Camera.

La discussione portò anzitutto a stabilire i varii quesiti,

che potevano reclamare un serio e speciale studio, e questi furono formulati come segue:

1° Stabilire il costo della Rete ferroviaria in progetto.

2° Se sia più opportuna la costruzione delle ferrovie per iniziativa privata o governativa.

3° Esaminare e precisare meglio le varie categorie.

4° Stabilire nei varii e singoli casi i sistemi di trazione.

Presero viva parte alla discussione gli ingegneri Gabelli, Canevari, Cerroti, Ceselli, l'on. D. Emanuele Ruspoli, e gli architetti Lucchini e Bongiovannini.

Il Collegio, non nascondendosi la gravità del problema complessivo, nella stessa seduta preliminare addivenne alla nomina di una Commissione, che al valore scientifico unisse forte dose di buon volere, dandole incarico, quando il richiedesse il caso, di potersi aggregare altri membri, benchè non appartenenti al Collegio, e chiedere notizie certe e dati pratici dai Collegi delle varie regioni italiane.

Ferrovie funicolari. — All'articolo 18 della legge sulle ferrovie, là dove si parla di sistemi economici di costruzione, gli onorevoli Delvecchio, Ranco, Nervo, Damiani, Vastarini, Fambri, Gnala, Spantigati, ecc., in tutto 61 deputati, hanno presentato un'aggiunta per i sistemi funicolari a forti pendenze.

Pei medesimi, oltre a quella del Vesuvio, già approvata, vi sono due domande di concessioni: una per la ferrovia funicolare, sistema Agudio, da Torino a Superga, il cui costo è di un milione e cinquecento mila lire: l'altra di una Società di cittadini di Mondovì, presieduta dal senatore Garelli, Società debitamente costituita, la quale vuole unire con una ferrovia funicolare le due parti alta e bassa in cui è divisa la città. L'importo della spesa è di lire trecentomila.

— L'onorevole ingegnere deputato Luigi Ranco ha poi domandato l'urgenza alla Camera per una petizione dell'ingegnere T. Agudio.

Questa petizione dell'ingegnere Agudio è una offerta di costrurre la ferrovia Terni-Rieti-Aquila, applicando il suo sistema. L'offerta è fatta sulla base del ribasso sui prezzi attuali del 20 per cento.

Con questo sistema si stabilirebbe un grandioso motore fisso a Terni; ed approfittando dell'acqua della caduta del Velino, è garantita l'economia del cinquanta per cento sulle spese di trazione nell'esercizio.

Vagoni refrigeranti. — Nella seduta del 10 corr. alla Camera dei deputati, venne senza discussione approvato il progetto di legge, che abbiamo già riferito nel nostro numero del 16 aprile p. p., per accordare al Governo del Re la facoltà di fare *esperimentare*, sotto speciali condizioni, sulle strade ferrate i vagoni detti *refrigeranti*, per sostanze alimentari e vegetali, le quali per la loro conservazione richiedono questo speciale mezzo di trasporto.

Allo scrutinio segreto, il progetto di legge ottenne voti fav. 218, cont. 28.

Ferrovie venete. — Leggesi nella *Provincia di Belluno*:

Abbiamo interessanti notizie da comunicare ai nostri lettori.

Il presidente del Consiglio dei ministri assicurò che, votata la legge sulla nuove costruzioni ferroviarie, proporrà che i lavori debbano incominciare in quelle provincie, il cui capoluogo non è ancora allacciato alla rete del Regno (*Belluno*, *Sondrio e Teramo*).

— I deputati veneti, raccoltisi in Roma nella sera del 7 corrente in numero di 28, convennero di sostenere la linea ferroviaria Treviso-Feltre-Belluno, da collocarsi in prima o seconda categoria, e di proporre che la linea per Fadalto venga posta in terza o quarta.

Ferrovia Pontebbana. — Anche la *N. F. Presse* è informata che, tanto il tronco Tarvis-Pontebba, quanto la linea Pontebba-Chiusaforte, saranno pronti all'esercizio per la fine di giugno di quest'anno, per cui ritiensi certa l'apertura della ferrovia Pontebbana per i primi di luglio.

L'itinerario fu già presentato per l'approvazione, sia al Governo austriaco, che all'italiano; e nello stesso figura una corsa celere da Vienna a Roma e ritorno: s'impiegherebbero 35 ore e 20 minuti.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Leggiamo nella *Gazzetta di Trapani*, del 4:

Finalmente possiamo dire di aver visto in Trapani la locomotiva. Il bastimento, arrivato sabato della scorsa settimana, ha già discaricato molto materiale ferroviario, e principalmente abbiamo notato una locomotiva e dieci carri per trasporto di materiali.

Nel disbarco del materiale abbiamo notato la massima esattezza e precisione.

Sappiamo che fra poco arriverà anche il vapore *Davide*, portando 800 tonnellate di traversine ed altro; e che un altro legno a vela è partito pure alla volta del nostro porto. — Ci si assicura che, arrivando questi legni, si avrà un materiale per 17 chilometri di strada.

I lavori in terra, intanto, della linea Marsala-Trapani sono stati appaltati, essendosi ultimate e conchiuse definitivamente le trattative da noi altra volta annunziate.

Tramway Ravenna-Forlì — Si ha da Ravenna, 10, che quella Deputazione provinciale ha accolto favorevolmente la proposta per la costruzione di un *tramway* a vapore da Ravenna a Forlì.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* del 9 reca i seguenti particolari sull'Assemblea generale tenutasi in Lucerna il 3 corr., come fu già annunciato nel precedente nostro numero:

Sabbato scorso si tenne a Lucerna l'annunciata adunanza degli azionisti della Società della Ferrovia del Gottardo, sotto la presidenza del sig. Feer-Herzog. Il numero dei presenti era di 138, rappresentanti 1320 voti; erano poi rappresentati 11 Cantoni disponenti di 1394 voti, in modo chè il numero complessivo dei voti rappresentati era di 2714.

Dopo la esposizione fatta dal sig. Feer-Herzog circa le trattative per la ricostituzione finanziaria della impresa del Gottardo, l'Assemblea decise che la costruzione e l'esercizio della linea si farebbero conformemente al trattato suppletorio del 13 maggio 1878. Approvò pure le dichiarazioni fatte dalla Direzione della Compagnia agli Stati di Berna e di Lucerna, nella Conferenza del 6 ottobre 1877, circa al raccordamento colla linea Berna-Lucerna, le tariffe e l'esercizio della linea; come pure le dichiarazioni circa l'applicazione delle tasse massimali al traffico coll'Italia Decise finalmente di modificare gli statuti nel senso che d'ora in avanti diecinove membri del Consiglio d'amministrazione saranno nominati dagli azionisti e sei dal Consiglio federale.

Il Consiglio d'amministrazione venne autorizzato ad emettere un prestito di 6 milioni di franchi in Obbligazioni 5 0[0 con ipoteca di primo rango, ed un secondo prestito ugualmente di 6 milioni, in Obbligazioni 5 0[0 con ipoteca di secondo rango.

La Convenzione conchiusa col Consorzio circa l'ipoteca di primo rango di 74 milioni venne approvata, e si decise l'annullamento delle Azioni per le quali non venne operato il quarto versamento.

Procedendo poi alla designazione dei membri del Consiglio d'amministrazione, la cui nomina è di sua competenza, l'Assemblea elesse, con una maggioranza assoluta di 856 voti, i signori: Zingg, direttore, con 1694 voti; colonnello Arnold, 1694; colonnello Rieter, 1670; dott. Stehlin, deputato agli Stati, 1627; Feer-Herzog, consigliere nazionale, 1616; Moser-Ott, consigliere di Stato, 1616, Wendelstadt, 1599; Filippo Bonzanigo, avvocato, 1593; Kaiser, consigliere nazionale, 1589; Hettlingen, deputato agli Stati, 1583; dott. Stoffel, 1564; Sulzer, di Basilea, 1563; Artom, senatore a Roma, 1542; Salomansohn, direttore della Società di sconto di Berlino, 1539; Dietler, consigliere nazionale, 1527; Dalberg, consigliere intimo a Berlino, 1498; Correnti, antico consigliere di Stato a Milano, 1464; Schnyder-Crivelli, consigliere di Stato a Lucerna, 1440; Tortarolo, ingegnere a Milano, 1389.

— La stessa *Gazzetta* ha quanto segue circa la transazione avvenuta col sig. Favre:

Il 5 corr., i delegati della Direzione della Ferrovia del Gottardo ed il sig. Favre, impresario del tunnel, ebbero una conferenza, in cui si posero d'accordo sui punti in contestazione. In seguito a questo accordo, il sig. Favre ritirò la sua opposizione all'ipoteca della ferrovia del Gottardo. Con ciò viene scartata l'ultima questione, che ancora si opponeva alla ricostituzione della Società, e quindi i lavori nel tunnel del Gottardo saranno ripresi in tutta la loro estensione. Il tunnel sarà perforato colla fine di questo anno; Il sig. Favre avrebbe in pensiero di utilizzare la via per il tunnel, fino all'apertura delle linee d'approccio, coll'applicazione dell'aria compressa. Con ciò, astrazione fatta della grande comodità e sicurezza sulla linea Göschenen-Airolo, si guadagneranno pure quattro ore di tempo.

— Ecco le basi di questo accordo, che togliamo dal *Giornale di Ginevra:*

« 1° La Compagnia accetta di pagare all'impresario, ad un prezzo determinato, gli scavi destinati a ricevere la muratura del tunnel, scavi che saranno fatti su tutta la lunghezza del sotterraneo, in modo che sia possibile, più tardi, di fare la muratura dovunque se ne farà sentire la necessità.

« 2° La Compagnia rinuncia a qualunque ritenuta sull'ammontare delle anticipazioni fatte all'impresario sulle installazioni, e ciò fino al 15 ottobre 1881. Il sig. Favre dovrà far valere prima di quell'epoca le rivendicazioni che può aver a presentare alla Compagnia, in deduzione del rimborso di queste anticipazioni.

« 3° La Compagnia dovrà indicare, prima del compimento dei lavori, quali sono le parti delle costruzioni del tunnel che desidera conservare, ed il valore di questi edifizii sarà fissato da periti.

« 4° La Compagnia abbandona al sig Favre l'esercizio del gran tunnel, dal giorno in cui l'esercizio provvisorio sarà riconosciuto possibile, fino all'apertura definitiva della linea.

« 5° Come corrispettivo delle concessioni suaccennate, il sig. Favre ritira la sua opposizione alla presa d'ipoteca a favore degli obbligazionisti della Compagnia, in quanto che questa ipoteca non si porti sopra gli edificii del gran tunnel; e ritira la sua mozione di domanda di garanzia pendente davanti il Tribunale federale » —

Lo stesso *Giornale di Ginevra* annuncia poi che il sig ingegnere Bridel sarebbe sul punto di accettare le funzioni d'Ingegnere in capo della Compagnia del Gottardo.

— La Commissione del Senato del Regno d'Italia incaricata di esaminare il progetto di legge per la Convenzione addizionale del Gottardo, fu dagli Ufficii composta degli on. senatori Brioschi, Caracciolo, Torre, Torelli e Verga. La Commissione si costituì, nominando presidente l'on. Torelli e relatore l'on. Brioschi. Essa ha chiesto al Ministero la comunicazione di alcuni documenti.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 19.40, dal lato di Airolo m. 23.70; in totale m. 43.10, cioè m. 6.15 in media giornaliera.

A Göschenen vi fu sospensione di lavoro di una mezza giornata, per un guasto al condotto d'acqua. Ad Airolo pure sospensione per 18 ore, in causa di una valanga sulla condotta d'acqua del Ticino e per l'allineamento del tunnel fatto dalla Compagnia.

Restano a perforarsi, per compiere la galleria di direzione, metri 1852.30.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio federale, nella seduta del 6 corr., ha approvato: 1° I piani per la ferrovia funicolare dal lago di Brienz all'albergo Giesbach; 2° I disegni per i nuovi vagoni per persone e per merci della ferrovia del Sempione; 3° I piani per la Stazione passeggieri della stessa ferrovia in Monthey.

Ferrovie tedesche. — I giornali di Metz annunciano che il Consiglio generale della Lorena ha votato un credito di 360,000 marchi per contribuire alla costruzione della ferrovia da Carling a Thionville.

Nuove ferrovie in Asia. — Ogni passo che l'Inghilterra fa nelle sue colonie è caratterizzato dallo sviluppo che vi prendono tosto i sistemi di locomozione e comunicazioni. Non è ancora assicurato il possesso delle nuove frontiere dell'Indostan, e già ingegneri inglesi lavorano al tracciamento di linee ferroviarie attraverso ad esse. La nuova rete partirebbe da Moultan, punto di congiunzione della linea della valle inferiore dell'Indo con quella del Penjab, e per lo stretto di Bolau toccherebbe Quettah e Candahar. Un tronco, partendo da Quettah, si spingerebbe a Kelat, capitale del Belucistan. Queste linee, che dovrebbero essere ultimate nel 1880, assicurano al commercio inglese l'importante mercato dell'Afganistan meridionale, dove affluiscono le ricche carovane della Persia.

Ferrovie d'America. — Una Costituzione concepita nel senso delle rivendicazioni più radicali del partito, di cui l'agitatore popolare Kearney s'era fatto il portavoce, sta per essere esaminata nello Stato di California (Stati Uniti). Il popolo di questo Stato ratificò, il 7 maggio, alla maggioranza di 6,000 voti, il progetto di Costituzione, elaborato da una Commissione, nella quale dominavano i partigiani di Kearney.

Tra altro, questa Costituzione istituisce una Commissione investita del diritto di fissare le tariffe ferroviarie, tenendo le Compagnie sotto la sua completa dipendenza.

— I Canadesi sembrano decisi a spingere vigorosamente i lavori della loro grande linea transcontinentale. Uno dei membri più influenti del partito al potere, il signor Tapper, presentò una mozione al Parlamento d'Ottawa, chiedente che una dotazione di 100 milioni d'acri (400,000 chilometri quadrati) sia aggiunta al compimento di quest'opera gigantesca.

Notizie Diverse

Palazzo di Giustizia in Roma. — Il *Popolo Romano*, del 6, dice che la Sotto-Commissione, presieduta dall'on. senatore Manfredi, che era incaricata di studiare le situazioni della città in cui meglio converrebbe costruire il nuovo Palazzo di giustizia, e di raccoglierele occorrenti cognizioni e notizie, come pure ogni proposta relativa, compì già le sue ricerche ed i suoi studii, e presentò la sua relazione alla Commissione presieduta dall'on. senatore Miraglia.

I progetti meritevoli di considerazione sono quelli del cav. Latmirol per la Compagnia Fondiaria, e dell'ingegnere Partini, che abbraccia tanto la parte tecnica, quanto la finanziaria, e fissa una località molto favorevole, cioè quel punto in cui la via Nazionale, partendo da piazza Venezia, forma la prima curva; e quello dell'ingegnere professor Landi, che consiste nella riduzione dell'ex-convento della Minerva, presentando un maestoso disegno del Palazzo di Giustizia, che da quel fabbricato ed accessorii si farebbe sorgere nel luogo più centrale e comodo della città,

La Commissione prenderà adesso le sue deliberazioni; e si tratterà anche di fabbricare il palazzo nei Prati di Castello, quantunque ciò incontri gravi opposizioni, e si abbia ragione di credere che anco la Curia vi sia contraria.

Lavori edilizii in Roma. — Il *Popolo Romano* dice che l'ingegnere Petrino, rappresentante la Società costruttrice dell'Esquilino, ha dato atto di collaudo, ed ha ricevuto in consegna i due grandi isolati, che sorgono di fronte alla Stazione della ferrovia. Il rapporto dell'ingegnere Petrino, a quanto ci assicurano, è molto lusinghiero per l'Impresa Valli e Menotti, la quale ha costruiti quei due colossali edifizii.

Galleria del Colle di Tenda. — La nuova asta bandita per lo appalto del compimento della Galleria del Colle di Tenda ha dato luogo ad una provvisoria deliberazione col ribasso del 2,05 per cento.

Giova però far noto, che i prezzi sono stati aumentati del 7 0[0 dopo gli incanti andati deserti; che furon diminuite notevolmente le cauzioni, tanto provvisoria che definitiva; che fu allungato il tempo utile per finire i lavori; e che, per assicurare la concorrenza, furono anche introdotte altre facilitazioni non lievi.

È dunque sperabile che la provvisoria deliberazione dia luogo ancora ad offerte migliori nell'asta definitiva che si terrà il 28 corr. presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Cuneo.

Fari e segnali. — Nella seduta del 10 corr., alla Camera dei deputati venne approvato, dopo breve discussione, il progetto di legge con cui è autorizzata la spesa straordinaria di un milione e 120 mila lire per la costruzione dei fari e segnali sulle coste del Regno, ivi indicati.

La detta somma sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per gli anni 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, e ripartita nel modo seguente:

Anno 1879	. . . . .	L. 320,000
» 1880	. . . . .	» 300,000
» 1881	. . . . .	» 300,000
» 1882	. . . . .	» 300,000
» 1883	. . . . .	» 100,000

Le opere da eseguirsi sono dichiarate di pubblica utilità.

È poi data facoltà al Governo di elevare al primo ordine il faro di Pantelleria, che nel progetto era annoverato fra quelli di terzo ordine, facoltandolo alla maggiore spesa occorrente.

Venne pure approvato il seguente ordine del giorno, proposto dalla Commissione ed accettato dal Ministero:

« La Camera, confidando che il Governo voglia disporre gli studii opportuni per il riordinamento della illuminazione sulle coste del Regno, passa all'ordine del giorno ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto ottenne voti favorevoli 177, contrarii 69.

Ufficii telegrafici. — Il 3 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati in Santa Vittoria in Matenano (provincia di Ascoli Piceno); il 4 in Gualdo Tadino (provincia di Perugia), ed il 7 in Cesarò (prov. di Messina) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Viaggi d'istruzione. — In relazione a quanto accennammo nel numero precedente, leggiamo nel *Popolo Romano*:

Gli allievi ingegneri della Scuola d'applicazione di Roma guidati dal vice-direttore prof. Favero e dal professore Nazzari, il giorno 24 corrente partiranno per un viaggio d'istruzione.

Essi si fermeranno a Genova, dove osserveranno le nuove costruzioni del porto.

Si porteranno quindi a Torino per visitare la grande fonderia, da cui uscì testè il cannone di 100 tonnellate, e gli altri opificii, che numerosi si trovano in quella industriosa città.

Studieranno inoltre tutte le opere idrauliche, che si trovano lungo il canale Cavour.

Passeranno poscia a Milano, dove le grandi opere idrauliche e gli opificii formeranno l'oggetto delle loro osservazioni pratiche.

Spezia sarà l'ultima tappa del viaggio: l'Arsenale e le costruzioni marittime forniranno molta materia da essere osservata ai giovani ingegneri.

Premi dell'Esposizione universale di Parigi. — Il *Diritto* annuncia che il Governo francese ha inviato al nostro Ministro degli affari esteri le medaglie d'oro ed i relativi diplomi per i premii ottenuti dagli espositori italiani alla Mostra universale di Parigi.

Tali premii destinati alla nostra Sezione sono 117. Siccome però alle pubbliche Amministrazioni, a coloro che hanno avuto lo stesso premio in più classi, ed ai *Rappels* non viene data la medaglia, ma soltanto il diploma, così le medaglie d'oro, le quali dovranno essere distribuite, sono 76; e le Camere di commercio saranno incaricate quanto prima di farne consegna agli interessati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il favore del mercato, per quanto lo comportino le condizioni sue attuali, non venne meno nella scorsa settimana ai valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali si negoziarono a 376 e 377; le Obbligazioni relative a contanti da 268.75 a 269.25; stazionarii i Boni a 587.50.

Stanno in favore delle Azioni Meridionali gli introiti avuti nella 16ª settimana, dal giorno 16 al 22 aprile, confrontati con quelli dell'anno antecedente, che diedero per la linea Adriatico-Tirrena lire 588,341.56 in più, e per la rete Calabro-Sicula un maggiore introito di lire 368,061.98.

Sostenute le Sarde. della serie A, a 271.60 e 373.25; le altre, della serie B, a 275.15 e 275.75. Le nuove si trattarono a 255.25, poi a 257.

In sostegno pure l'Alta Italia a 280 e 281, non che le Pontebbane a 416 e 417.

In aumento le Azioni Ferrovie Romane da 111.50 a 113.50.

A Parigi, le Lombarde con movimento di regresso, da 172 scesero a 166; le Obbligazioni invece da 257 salirono a 261. — Le Vittorio Emanuele invariate a 256. — Le Azioni Ferrovie Romane da 101 a 103; le Obbligazioni a 300.

CONVOCAZIONI

Società Romana per lo zucchero nazionale. — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 25 corrente in Firenze (via dei Ginori, 6), per la nomina dei sindaci in surrogazione di quelli nominati nel dicembre 1878, per la nomina della Commissione allora eletta ed ora in parte rinunciataria, e per comunicazioni diverse della Direzione.

Strada ferrata di Pinerolo — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Torino (sede sociale).

Società anonima della ferrovia Santhià-Biella — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione del 1878, nonchè il rapporto del Consiglio di revisione sul bilancio del detto esercizio e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e revisori uscenti.

Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso la Prefettura di Cuneo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tratto di strada comunale obbligatoria sussidiata, dall'abitato del Comune di Montù (Alba) al confine del Comune di Ferrere (Asti), della lunghezza di m. 5547.92, per la presunta somma di lire 70,400. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 1500 in numerario o biglietti di Banca, o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3000, idem.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la provvista di chilog. 20,000 di ottone in lamiera mezzana, in diminuzione del prezzo di L. 44,631, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Consegna in due metà, la 1ª entro 50 giorni, la 2ª entro 60. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione della Fabbrica d'armi di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la provvista di 10,000 sbarre di acciaio per canne di fucili (mod. 1870), in diminuzione dell'importo di L. 25,080, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito L. 3300 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rifiorimento e formazione delle scogliere di difesa ai Moli di levante e ponente nel porto di Nisida, per il presunto importo di L. 73,524. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 3000 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 6500, idem o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione del Genio militare

in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due tettoie per carreggio nella piazza di Venaria Reale, per l'importo di L. 90,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 25 mese stesso, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo dei tre dipartimenti, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di una muta di caldaie marine (tipo Caracciolo), composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna, e loro accessorii, per l'importo complessivo di L. 130,500, diminuito del 18.50 p. 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del 2° tronco dell'arginatura di Po e Lambro Pavese a sinistra di Po, nei Comuni di Pieve Porto Morone e di Monticelli Pavese, della lunghezza di metri 6010, per la presunta somma di L. 149,063. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada obbligatoria del Comune di Castel di Lucio, che dall'abitato del detto Comune va al confine con Mistretta, della lunghezza di m. 7400.58, per il presunto importo di L. 94,467.12. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 9000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne, compreso fra il mulino Marcone e l'abitato Fara Filiorum Petri, della lunghezza di m. 15,2?8.40, in diminuzione della presunta somma di L. 330,278.05, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lucca, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Livorno-Mantova, dalla Porta Santa Maria nella città di Lucca ed il Fosso Turrite Cava al confine colla provincia di Massa, della lunghezza di m. 33,931.60, per l'annuo canone di lire 21,430. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 2000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, id.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 6° tronco della strada provinciale Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra Casalvieri ed il Cimitero di Roccasecca, e sistemazione del 7° tronco della strada fra il detto Cimitero e la provinciale di Sora, della lunghezza il 1° di m. 14,278.81, ed il 2° di m. 3004.05, per la presunta somma complessiva di L. 517,992. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, compreso fra Asti ed il confine della provincia di Torino, della lunghezza di metri 36,473, in diminuzione dell'annuo canone di L. 34,459.19, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 1400 di rendita D. P.

— Il 10 giugno p. v., presso il Municipio di Castiglione di Sicilia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada a basole nell'abitato del Comune, per il presunto importo di L. 52,449. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale eguale al ventesimo dell'importo a base d'asta, oltre L. 600 per le spese.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

15ª Settimana. — *Dal* 9 *al* 15 *aprile* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	392 012.49	271.10
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	335,523.04	232.04
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 56,489.45	+ 39.06
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	5,627,273.47	3891 61
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	5,059,721.70	3499.12
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 567,551.77	+ 392.49
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	144 211.94	124.86
Settimana corrisp. nel 1878.	1,145.—	124,382.96	108.63
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 10	+ 19,828.98	+ 16.23
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.44	2,296,271.66	1990.63
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.46	2,004,862.29	1759.48
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 14.08	+ 291,409.37	+ 231.15

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,172.95	11,395.00	7,841.70
Piccola Velocità	7,331.50	230.30	3,611.65
Totali . . .	37,504.45	11,625.30	11,453,35

Strade Ferrate Romane

7ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	504.502.06	15,875.93
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	448,506.47	14,207.89
Differenza (in più . . .	11	55,995.59	1,668.04
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 18 febbraio 1879 . . .	1,657	3,393,866.26	15,256.92
Periodo corr. 1878	1,646	3,816,429.53	17,271.28
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	422,563.27	2,014.36

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 gennaio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,047.41	»	27,370.77	34,418.18
Bagagli e cani.	»	69.87	»	308.04	377.91
Merci a G.V. ..	»	623.02	»	3375.02	3,998.04
Merci a P.V. ..	»	6,873.22	»	10,586 88	17,460.10
Introiti diversi.	»	376.70	»	624.80	1,001.50
Totale L.	»	14,990.22	»	42,265.51	57,255.73

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, nel giorno 5 del prossimo giugno a mezzodì, avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via Renaj, n. 17, l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti col seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1878, preventivo del 1879 e deliberazioni relative.
3° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti sociali.
4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 21 al 25 maggio prossimo:

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli**, alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino**, alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano (via Due Macelli, 79),
» **Ancona**. presso la Cassa della Direzione Sociale dell'esercizio;
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 29 aprile 1879.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 99 del 28 aprile, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

per fornitura di Olio d'Oliva.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia apre una gara a schede segrete per la fornitura di chilog. 182,500 di olio d'oliva, ripartita in 5 lotti da 36,500 chilog. caduno.

La Direzione dell'Esercizio in Milano, il Servizio della Trazione e del Materiale in Torino, e le Stazioni di ANCONA, SPOLETO, FOLIGNO, BARI, LECCE, LIVORNO, LUCCA, BOLOGNA, PISA, FIRENZE, ROMA, NAPOLI, VERONA, VENEZIA, GENOVA, ONEGLIA e PORTO MAURIZIO, rimetteranno un esemplare del Capitolato d'oneri a quelle Ditte che ne faranno richiesta personalmente o per iscritto.

Qualunque persona o Ditta potrà presentare un'offerta, a condizione che abbia previamente versato alla Cassa Centrale dell'Amministrazione in Milano un deposito di lire **mille per ogni lotto** in denari od in Cartelle al portatore del Debito Pubblico, al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito; la Cassa ne rilascierà ricevuta in due esemplari, uno dei quali dovrà essere allegato alla sottomissione.

Le schede dovranno dichiarare in tutte lettere il prezzo per cento chilogrammi di olio.

Le schede suggellate e portanti la soprascritta: *Sottomissione per fornitura di olio d'oliva*, dovranno pervenire alla *Direzione dell'Esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia in Milano* non più tardi del giorno 29 maggio andante. Esse verranno dissuggellate pubblicamente presso la Direzione medesima alle ore 10 ant. del successivo giorno 31.

Non saranno prese in considerazione le offerte per persona da dichiararsi, o che non avessero allegato il certificato di deposito della Cassa Centrale, o che finalmente contenessero modificazioni, o riserve al Capitolato.

L'aggiudicazione dei varii lotti verrà fatta dal Consiglio d'Amministrazione.

Seguìta l'aggiudicazione, verranno restituiti i depositi di gara ai titolari rispettivi, esclusi i deliberatarii dai quali non potranno essere ritirati i depositi stessi, se non dopo che saranno stati stipulati i Contratti relativi.

Milano, 1° maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio di Caffè nelle Stazioni di BOLOGNA - VERONA P. V. - PADOVA - VENEZIA

Col giorno **30 Giugno p. v.** venendo a scadere i Contratti attualmente in corso per affitto di locali ad uso **Caffè e Buffet** annessi alle Stazioni di **Bologna-Verona P. V. - Padova** e **Venezia** si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per gli affitti, durante un triennio, dei suddetti locali alle condizioni e ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le principali Stazioni di questa rete, e che verrà pure rimesso a quelle Ditte, le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio o alle Stazioni stesse nel termine di giorni 15 dalla data del presente avviso.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però la scheda d'offerta sia valida, il concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa Centrale dell'Amministrazione che ha sede in **Milano, Corso Magenta, N. 24,** comprovante che egli personalmente od a mezzo di un suo rappresentante vi ha depositato la somma di lire 400 in denaro o in Cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

La scheda d'offerta dovrà essere spedita all'indirizzo della Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano in piego suggellato portante la soprascritta: **Offerta per l'affitto dei locali ad uso Caffè nella Stazione di . . . .** in modo che le prevenga non più tardi del giorno **21 maggio corrente.** L'offerta sarà stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà essere richiesto o a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

Fatta l'aggiudicazione saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario dal quale non potrà essere ritirato che dopo eseguito il deposito di cauzione.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno **23 maggio corrente** presso la Direzione dell'Esercizio e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 2 maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA

per l'approvigionamento di alcune specie di tabacco in foglia.

Il Consiglio d' amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all'acquisto di alcune specie di tabacco in foglia col mezzo della concorrenza ed in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 21 aprile 1879,

Notifica:

Che il giorno 9 del prossimo venturo mese di giugno alle ore 11 antimeridiane sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione di ciascuno dei lotti indicati nella sottoposta tabella.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco di ogni specie dovrà essere dell'ultimo raccolto 1878 conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio di Economato presso l' Amministrazione centrale della Regìa. Quelli della Virginia saranno ostensibili altresì a Richmond e Nuova York, quelli del Kentuky a Nuova York, quelli dell'Ungheria a Buda Pest e quelli dell'Olanda ad Amsterdam, presso i rispettivi Consolati d'Italia. Inoltre i tipi di Virginia e di Kentuky saranno ostensibili nei Magazzini in San Pier d'Arena, e del solo Kentuky anche nel Magazzino di Livorno e nelle Manifatture di Napoli e Palermo.

Detti tipi, cioè Virginia, Kentuky, Ungheria e Olanda, sono depositati presso i detti Consolati, magazzini e manifatture a solo titolo d' informazione, non riconoscendo l' amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'in-

fuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verranno deposti sul tavolo della Presidenza tanti pieghi suggellati quanti sono i lotti, e ciascun piego conterrà il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 11 1[2 antmeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per ciascuna qualità di tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto dall' offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 9 alle ore 10 antimeridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 11 1[2 antim. cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all' apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resteranno depositate le schede dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà i pieghi contenenti il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione per ogni singolo lotto, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo *massimo* fissato dall' Amministrazione e sieno migliore delle altre. Però quando vi fossero offerte per la intera fornitura della foglia Kentuky, la Regìa si riserva il diritto di accettare la migliore di queste offerte anche in confronto di offerte parziali inferiori, sempre che il prezzo per l'intera fornitura sia inferiore al massimo fissato dalla Regìa ed alla media dei prezzi pei lotti parziali.

A formare questa media, nel caso che alcuni lotti fossero rimasti deserti, si terrà conto per ognuno di essi del prezzo che avrà indicato l'Amministrazione nella scheda depositata.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento del relativo lotto, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui per uno dei lotti esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e migliore delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti a quel lotto sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura del rispettivo lotto, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d' oneri e l'avviso d' asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l' ag-

giudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni*.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

TABELLA DEI LOTTI

SPECIE DELLE FOGLIE, QUANTITÀ IN CHILOGRAMMI e loro specificazione per tipo				TOTALE per lotto	MAGAZZINO di consegna	EPOCA della consegna
Virginia Ch. 1,200,000........	Lotto unico	tipo A	Ch. 600,000	1,200 000	Sampierdarena	Metà da ottobre a novembre 1879 e metà da febbraio a marzo 1880.
		» B	» 600,000			
Kentuky Ch. 8,600,000	Lotto 1°	tipo B H	» 1,200,000	1,500,000	Livorno	Metà da settembre a novembre 1879 e metà da febbraio a marzo 1880.
		» C	» 300,000			
	Lotto 2°	tipo B H	» 800,000	1,000,000	Idem	
		» C	» 200,000			
	Lotto 3°	tipo A	» 100,000	1,500,000	Sampierdarena	
		» B H	» 100,000			
		» B	» 600,000			
		» C	» 700,000			
	Lotto 4°	tipo A	» 50,000	1,200,000	Idem	
		» B H	» 100,000			
		» B	» 550,000			
		» C	» 500,000			
	Lotto 5°	tipo A	» 50,000	1,000,000	Idem	
		» B H	» 100,000			
		» B	» 400,000			
		» C	» 450,000			
	Lotto 6°	tipo A	» 50,000	1,400,000	Napoli	
		» B H	» 100,000			
		» B	» 550,000			
		» C	» 700,000			
	Lotto 7°	tipo A	» 50,000	1,000,000	Idem	
		» B H	» 100,000			
		» B	» 400,000			
		» C	» 450,000			
San Domingo Ch. 150,000...	Lotto unico	tipo A	» 100,000	150,000	Livorno	Da settembre a novembre 1879.
		» B	» 50,000			
Brasile San-Felix Ch. 100,000	Lotto unico	tipo A	» 30,000	100,000	Idem	Idem
		» B	» 70,000			
India Poolak	Lotto unico	tipo unico	» 800,000	800,000	Sampierdarena	Idem
Ungheria Ch. 1,500,000.......	Lotto unico	tipo B	» 300,000	1,500,000	Venezia	Idem
		» C	» 1,200,000			
Olanda Ch. 80,000.............	Lotto unico	per fascie sigari.	» 60,000	80,000	Livorno	Idem
		per Rapati.	» 20,000			

Roma, 21 *aprile* 1879.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN AVIGLIANA (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GENOVA **Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele** GENOVA

RAGGIO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart S. G. B.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vuillaume*, 20, Via Palestro — GENOVA.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestu, ecc.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 21 Maggio 1879 N.° 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Essendo stata distribuita alla Camera dei deputati la Relazione dell'on. Grimaldi sulle nuove proposte del Governo intorno al progetto di legge per le costruzioni ferroviarie, lunedì scorso venne ripresa la discussione relativa, della quale continueremo a dare il solito sunto nel prossimo numero, mancandoci oggi il tempo e lo spazio.

Riferiamo però subito il testo della detta Relazione, che è del seguente tenore:

Onorevoli colleghi,

La Commissione, da voi incaricata di esaminare il progetto di legge delle nuove costruzioni ferroviarie, era ben lieta di vedere che il suo mandato volgeva al termine, quando le proposte di modificazione presentate dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri nella tornata del 7 maggio corrente, la sospinsero indietro, obbligandola a nuovamente esaminare le molte e complicate questioni, già da lei risolute nel progetto che vi aveva presentato fino dal novembre 1878.

Essa, fedele all'impegno assunto innanzi a voi, si accinse tosto all'opera, ed ogni giorno si è occupata del grave argomento, studiando quale fosse la portata finanziaria delle nuove proposte, quali ne fossero gli effetti, quali i motivi per accettarle o respingerle. Terminò un tale esame nella tornata di ieri, ed io mi affretto a rendervene conto.

Comprenderete facilmente, onorevoli colleghi, che la necessità di riprendere subito la discussione interrotta, ed il desiderio da voi manifestato di portare a compimento un disegno di legge che ha tanta importanza e che si riferisce a tanti interessi, mi obbligano di essere brevissimo ed esporvi in forma sintetica le modificazioni ministeriali ed il giudizio della vostra Giunta su di esse.

Il Ministero propone di minorare l'onere delle Provincie e dei Comuni, migliorando la classificazione delle diverse linee, ossia passando ciascuna di esse nella categoria superiore a quella nella quale era inscritta secondo il progetto della Commissione — di aumentare di 600 chilometri le linee da costruirsi, alle condizioni di concorso fissate per la quinta categoria — e di comprendere fin da ora nel progetto, inscrivendole nelle rispettive categorie, tutte le linee designate nell'articolo 31 dalla vostra Commissione.

Il presidente del Consiglio fondò tali proposte sul risultato della discussione avvenuta, che rivelò la convenienza di aversi una maggiore considerazione a vantaggio delle Provincie e dei Comuni nel reparto delle spese — di darsi un maggiore sviluppo alla costruzione delle ferrovie locali — e di assicurare la classificazione ed esecuzione di talune linee per le quali prima si richiedeva un nuovo progetto.

Da tali proposte derivano a carico dello Stato degli oneri maggiori, che si riassumono così:

1° Miglioramento delle categorie, cioè passaggio delle linee di 2ª in 1ª, di 3ª in 2ª, di 4ª in 3ª e di 5ª (700 chil.) in 4ª	L. 107,017,137
2° Linee dell'articolo 31	» 139,550,000
3° Linea Bassano-Primolano, già ammessa dalla Commissione all'articolo 31, che si classifica in 2ª categoria	» 6,750,000
4° Aggiunta di 600 chilometri di ferrovie di 5ª categoria, da costruirsi secondo sistemi economici o a sezione ridotta	» 19,200,000
5° Aumento di materiale mobile nascente dall'aumento di linee	» 14,561,113
Totale	L. 287,078,250

Di fronte ai maggiori oneri il Ministero propone:

1° Di portare da 18 a 20 anni il termine per le nuove costruzioni, e così avere altre due annualità di 60 milioni ciascuna, cioè . .	L. 120,000,000
2° Di cominciare il ventennio del 1880 invece che dal 1879, e così dedurre altri .	» 60,000,000
3° Di adottare per le linee di 2ª e 3ª categoria dei sistemi economici ed a sezione ridotta, d'onde si avrebbe almeno una economia di	» 42,000,000
	L. 222,000,000

	Riporto L. 222,000,000
a cui aggiunte per minor costo del tronco pel Vallo di Diano e della Noce, giusta il progetto Scalabrini, ... »	6,800,000
le sovvenzioni liberamente votate dai Comuni e dalle Provincie per le linee di 2ª categoria passate in 1ª . . . . »	8,278,250
e la somma precedentemente chiesta per eventuali modificazioni o spese addizionali in »	50,000,000
Si ha il totale di	L. 287,078,250

D'altra parte, la proposta ministeriale diminuisce l'onere delle Provincie pel miglioramento delle categorie di lire 115,850,470, le quali però si riducono a lire 56,350,470, per l'aumento che deriva dalle linee dell'articolo 31, dalla Bassano-Primolano e dai 600 chilometri aggiunti. Ed infine accresce la rete complementare italiana di 1070 chilometri.

Ecco, onorevoli colleghi, la sintesi delle modificazioni, delle quali troverete più diffusamente le ragioni nelle note rimesse dal Ministero, allegate alla presente Relazione.

La vostra Giunta accolse il concetto di migliorare le categorie 2ª, 3ª e 4ª, passandole rispettivamente in 1ª, 2ª e 3ª; sì perchè con ciò si diminuisce l'onere a carico delle Provincie e dei Comuni; sì perchè si dà una più larga soddisfazione a tutte le istanze dei Corpi morali interessati; sì perchè si rende più possibile la costruzione di molte linee importanti.

D'altronde, il passaggio delle categorie proposte dal Ministero, non altera i criterii generali di classificazione già stabiliti dalla Commissione, secondo i quali le linee si distinguono in internazionali e nazionali, interprovinciali, provinciali e locali.

Sorse però viva discussione in seno alla vostra Giunta, per quanto riguarda il proposto passaggio in 4ª categoria, senza designazione di linee, pur mantenendone una 5ª, che comprende 600 chilometri. Difatti, seguendo l'ordine fin qui tenuto, sarebbe stato necessario fare la indicazione delle linee che s'intendeva comprendere nella nuova 4ª categoria, come si era fatto per l'antica 4ª; ed all'uopo prendere per base l'allegato già a voi noto, il quale contiene tutte le istanze fatte relative ad oltre 3000 chilometri.

È facile però intendere la grave difficoltà della scelta, e la necessità di tempo e di più accurate investigazioni per farla con criterii giusti e razionali.

La vostra Giunta chiese su ciò degli schiarimenti al presidente del Consiglio dei ministri, il quale rispose che, per affrettare la discussione e l'approvazione della legge, proponeva di fare della classificazione oggetto di speciale proposta, sia all'atto della presentazione del bilancio di prima previsione per l'esercizio 1880, sia con apposita legge, da presentarsi nel più breve tempo possibile.

D'altra parte, pei 600 chilometri costituenti la nuova 5ª categoria, il Ministero propone quella stessa disposizione, che la Giunta aveva presentato alla Camera per le linee dell'antica 5ª categoria.

La Giunta, mentre fu unanime nel riconoscere che nello stato attuale delle cose non era possibile fare una esatta e giusta classificazione, molto più perchè nessuna proposta veniva fatta dal Governo, si divise in due campi circa la risoluzione che doveva invece adottarsi. Parve alla maggioranza non essere conveniente, dopo la discussione di un progetto ferroviario così importante, frutto di tanti studii e di tante cure, ed a brevissima distanza, presentarne un altro sullo stesso genere, che avrebbe suscitato nuovi desiderii, nuove speranze, ed avrebbe messo in pericolo il limite massimo di 60 milioni annuali fissato per le costruzioni ferroviarie, dal quale Ministero e Commissione non intendono dipartirsi. Parve, d'altronde, poter dare l'adito ad arbitrarie e deplorevoli distinzioni, la differenza tra le quote di concorso fissate per la 4ª e 5ª categoria, sebbene relative entrambe a linee d'interesse locale.

Quindi la maggioranza opinò per la fusione di queste due categorie in una sola, restando fermo l'importo complessivo, indicato dal Ministero in lire 83,750,000 per 1341 chilometri; fissando la quota di concorso a carico dello Stato di 5/10 fino a lire 80,000 al chilometro, di 7/10 da 80,001 fino a 130,000 lire, e di 9/10 per ogni eccedenza sulle 130,000 lire al chilometro. E così per quest'unica categoria riprodusse il concetto già approvato per l'antica 5ª categoria; lasciando al giudizio del Governo la classificazione, da sottoporsi ogni anno al Parlamento in occasione del bilancio.

La minoranza della Giunta invece adottò la proposta ministerale. Sembrò a lei più conveniente, non potendo fare ora la scelta delle linee di quarta categoria, far debito al Governo di presentare all'approvazione del Parlamento l'elenco di esse, unitamente al bilancio per l'esercizio 1880. Nè s'impose del pericolo addittato dalla maggioranza, tostochè venivano fissati coll'attuale progetto, sia il limite della spesa annuale, sia il numero dei chilometri nella cifra di 741. Le sembrò pure opportuno mantenere una diversa quota di concorso dello Stato per le linee d'interesse locale; poichè il maggiore o minor costo di ciascuna di esse, la maggiore o minore produttività presunta, il criterio di giustizia distributiva e tante altre ragioni, costituiscono dei motivi di prevalenza dell'una sull'altra.

La Commissione accettò l'altro concetto del Ministero, di decomporre le linee dell'articolo 31 e classificarle nelle diverse categorie.

Nella precedente Relazione sono indicate le ragioni della necessità ed utilità di esse, restando impregiudicata ogni quistione circa il loro preciso andamento.

Parve però a taluno dei Commissarii che in quell'articolo era disposto dover tutte le linee costruirsi a spese e per conto dello Stato, per cui la classificazione di esse nelle varie categorie era un peggioramento della loro condizione; d'onde si traeva la conseguenza, o di lasciare le cose come erano, o di iscriverle tutte in prima categoria.

Essere troppo evidente il miglioramento che a quelle linee produce la proposta ministeriale; perchè, invece d'attendere un nuovo progetto per il quale il Governo aveva del tempo, la loro costruzione è assicurata col presente disegno di legge e possibilmente abbreviata.

Circa la classificazione di tali linee, il Ministero prese per base quella fatta nell'ultimo dei « quadri illustrativi e di confronto », compilati a cura dell'on. Baccarini, e distribuiti alla Camera ai 5 di dicembre 1878; aggiungendo però e classificando in seconda categoria la linea Bassano-Primolano, già ammessa dalla Commissione.

Taluno dei Commissarii fece delle proposte per miglioramenti di categoria di qualcuna delle linee dell'art. 31, ma non furono accettate; perchè, ammesso per una il riesame circa l'esattezza della classificazione, si apriva l'adito anche a quello delle altre; locchè avrebbe portato senza dubbio un aumento d'onere e quindi la necessità o di accrescere i 60,000,000 annui, ovvero il ventennio fissato per la costruzione della rete complementare, come si proponeva da alcuno.

La Commissione, tenendo fermo l'uno e l'altro di questi due limiti, comprende che non ha raggiunto col suo progetto, come non si raggiunge mai, il soddisfacimento di tutti i desiderii, l'attuazione di tutte le sparanze e la maggior possibile perfezione; per cui si è limitata, in mancanza dell'ottimo, a conseguire il bene.

Nel suo primitivo progetto, la Commissione, per le due linee di 1.ª categoria attribuiva allo Stato i sussidii o contributi già votati dai Corpi morali interessati; ed attribuiva del pari integralmente le sovvenzioni votate per le linee delle altre categorie, col diritto però agl'interessati d'imputarlo nelle quote messe a loro carico col presente progetto.

Per quanto si riferisce a questa seconda parte, la vostra Commissione ad unanimità accolse il concetto, che l'attribuzione allo Stato doveva essere fino alla concorrenza delle quote di contributo, e non al di là, non sembrandole equo di sottoporre le Provincie ed i Comuni ad un onere maggiore di quello fissato da questa legge. Però, ad evitare ingiuste disuguaglianze delle Provincie e dei Comuni interessati e contribuenti per una stessa linea, credette necessario aggiungere, che le sovvenzioni votate per le linee di tutte le categorie, esclusa la prima, fossero devolute allo Stato fino alla concorrenza delle *rispettive* quote di contributo.

Per ciò che riguarda la prima categoria, la Giunta confermò il suo precedente parere, di dare allo Stato tutte le sovvenzioni che si fossero liberamente votate. Se così non fosse, lo Stato verrebbe a perdere la somma di 8,278,250 per le linee che dalla seconda categoria passano ora in prima; i sussidii votati per quelle due linee che già nella prima categoria si trovavano; non che quelli relativi al Gottardo che ammontano ad oltre 10 milioni. Non credette la vostra Giunta sottoporre a queste perdite lo Stato, ed aggravare l'onere che s'impone alle finanze italiane per costruzioni ferroviarie.

Taluno dei Commissarii proponeva di mantenere fermi i sussidii votati pel Gottardo, perchè relativi a lavori in corso, e non tener conto degli altri; ma la disparità di condizioni che così ne deriverebbe non sembrò alla vostra Giunta giustificata, parendole invece che lo stesso principio dovesse applicarsi sempre senza alcuna eccezione.

Vero è che in qualche caso la disposizione può sembrare grave; ma, di fronte a questa possibile eccezionalità, vi è il guadagno nella precedenza della costruzione e quindi nell'anticipazione dei beneficii che ne derivano.

Infine, intorno a quest'argomento, la Giunta considerò essere conveniente ed opportuno estendere al pagamento degli oneri derivanti da sovvenzioni liberamente votate, quelle facilitazioni che il progetto stabilisce per le quote di contributo che esso prescrive.

La Giunta, col suo precedente progetto, determinava che avevano la precedenza nell'ordine della costruzione le linee per le quali da parte degli enti interessati veniva offerta l'anticipazione, senza interessi, della quota spettante al Governo; e soggiungeva che la restituzione dell'anticipazione suddetta doveva eseguirsi dallo Stato negli anni in cui trovavansi stanziati i fondi per la costruzione di tali linee.

Col nuovo progetto, il Ministero propone invece che la restituzione debba eseguirsi dallo Stato entro 10 anni, a decorrere dal giorno dell'apertura delle linee all'esercizio, ed in 10 annue rate senza interessi.

A qualcuno dei Commissarii parve più prudente ed equa la proposta della Giunta; mentre quella del Ministero poteva portare per conseguenza il favore alle Provincie più ricche in danno delle più povere, poichè le prime colla anticipazione godrebbero della precedenza non solo, ma assorbirebbero ancora quelle somme per avventura assegnate alle altre.

Però la Commissione accettò nella sua maggioranza il progetto ministeriale, sì perchè le parve conveniente di agevolare le Provincie nella facoltà loro data di anticipare; sì perchè, essendo certa e determinata l'epoca della restituzione, possano esse trovare agevolmente i mezzi per far fronte alla costruzione.

Altre variazioni ha fatto la vostra Commissione, delle quali vi rendo ragione in poche parole, essendone evidenti i motivi.

1. Mantenne l'obbligatorietà per la seconda categoria, per le ragioni precedentemente addotte, che qui torna inutile ripetere.

Per la terza poi ritenne bastare a cautela degli enti morali interessati, la disposizione che, a rendere la spesa obbligatoria, bastasse l'assenso della maggioranza degli interessati medesimi.

Il Ministero ne propose la estensione alle linee di seconda categoria, ma la Giunta non accettò la proposta.

2. Stimò necessario di limitare ad un terzo la parte, della quale le Provincie possono rivalersi, sulle quote messe a loro carico, sopra i Comuni direttamente interessati; e ciò perchè, se quella parte fosse lasciata indeterminata, ne potrebbero nascere controversie insolubili, per non dire ingiustizie gravissime.

3. Estese la facoltà della costruzione a sezione ridotta anche alle linee di seconda categoria; ma a giudizio del Governo, e per quelle linee per le quali la concessione dell'esercizio non perturba il sistema generale che sarà da esso addottato.

Il favore mostrato nella discussione generale di questo progetto alle ferrovie a sezione ridotta giustifica la variazione fatta.

4. Mantenne fermo il concetto di non ammettere la concessione della sola costruzione; ma perchè tale principio non produca detrimento alle Provincie ed ai Comuni, che potrebbero avere gratuitamente dei terreni da privati o da altri Corpi morali, si è aggiunto che tali favori debbano detrarsi dalle quote messe a carico dei Comuni e delle Provincie dal presente progetto. Sebbene non potesse esservi dubbio su ciò, pure la Giunta credette di dichiararlo esplicitamente.

5. Del pari mantenne fermo il principio, che gli atti di concessione della costruzione e dell'esercizio debbano sottoporsi al Parlamento; ed il Ministero si associò all'idea della Commissione. La Giunta ora ne estende l'applicazione anche quando la concessione all'industria privata è relativa alla costruzione a sezione ridotta. Ciò che era fissato nel progetto circa le concessioni a sezione ridotta a favore dei Corpi morali interessati, non ha subito alcuna mutazione; e quindi resta ferma l'autorizzazione data al Governo di farle ad essi per decreto reale.

6. Relativamente ai mezzi finanziarii, la Commissione, ritenendo quanto è proposto dal Ministero, si è limitata a mutare in modo più esatto e rispondente al vero la dizione circa le spese dipendenti da impegni anteriori: dizione che ha lo scopo di riunire in una complessiva frase le spese dipendenti dagli oneri dello Stato per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate, e per lavori in conto capitale che si riferiscono alle ferrovie in esercizio.

7. Sorse quistione in seno alla Giunta relativamente all'ultimo articolo, con cui si dispone che colla legge del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, il Governo debba presentare annualmente all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni assunti e da assumere, e delle somme a stanziarsi per le singole categorie, col riparto per ciascuna linea.

La questione cadde su ciò, che alcuni dei Commissarii proponevano riferirsi l'obbligo agli impegni da assumere, escludendo gli assunti; perchè parve ad essi che il Governo non fosse, nè dovesse essere ritenuto in facoltà di assumere impegni, prima dell'approvazione del Parlamento.

La maggioranza però ritenne che, per restare salva la prerogativa parlamentare ed integro il diritto di controllo per parte della Camera, dovesse il Governo presentare il prospetto degli impegni sia assunti, sia da assumere; non trovando giusto che debba l'azione del Governo limitarsi, anzi impedirsi, come avverrebbe, se prima del bilancio nulla potesse eseguire. Quando ogni impegno deve subire l'esame del Parlamento; quando esso è chiamato a giudicare annualmente, sia della precedenza, sia del riparto per le linee, sembrò assicurata completamente l'azione del Parlamento.

Sono queste le variazioni al precedente progetto. Sento il bisogno di ripetere che la brevità della mia Relazione nasce dalla ristrettezza del tempo e dalla necessità di riprendere al più presto la discussione, come è nel desiderio di tutti.

GRIMALDI, *relatore.*

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Gennaio 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti riferibili al mese di gennaio a. c., confrontati con quelli del gennaio 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese ascese a L. 11,100,749, (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

(1) Vedi *Monitore* N. 10 a. c.

Viaggiatori	L.	4,352,060
Bagagli	»	162,188
Merci a grande velocità	»	1,146,584
Id. a piccola velocità	»	5,406,621
Prodotti diversi	»	33,296
Totale	L.	11,100,749

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

	1879	1878
Ferrovie dello Stato . . . L.	6,330,190	L. 6,432,474
» di diverse Società esercitate dallo Stato . »	1,038,498	» 1,061,785
» Romane . . . . »	1,950,135	» 2,566,246
» Meridionali . . . »	1,598,964	» 1,551,663
» Sarde . . . . . . »	79,240	» 69,785
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	29,405	» 27,119
» Torino-Rivoli . . »	8,989	» 8,898
» Vicenza-Thiene-Schio »	14,817	» 13,552
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . »	41,676	» 36,774
» Settimo-Rivarolo . »	8,835	» »
Totale L.	11,100,749	L. 11,718,296

Si ebbe dunque nel gennaio 1879 una diminuzione di L. 667,547.

Aumentarono: le Meridionali di L. 47,301; le Sarde di L. 9,455; Torino-Lanzo di L. 2,286; Torino-Rivoli di L. 91; Vicenza-Thiene-Schio di L. 1,265; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 4,902.

Diminuirono invece: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 102,284; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 23,287; le Romane di L. 616,111.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel gennaio 1878 era di soli chil. 8135, nel gennaio 1879 era invece di chil. 8307, essendosi in questo mese aggiunti ai chil. 8298 del mese di dicembre 1878 altri chil. 9 per l'apertura del tronco Frassia-Majolungo della rete Calabrese (Ferrovie dello Stato).

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di gennaio 1879, confrontato con quello del gennaio 1878, presenta le medie seguenti:

	1879	1878
Ferrovie dello Stato . . . . L.	1,686	L. 1,737
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . . »	1,110	» 1,135
» Romane . . . . »	1,176	» 1,558
» Meridionali . . . . »	1,102	» 1,070
» Sarde . . . . »	343	» 350
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . . »	918	» 847
» Torino-Rivoli . . . . . . »	749	» 741
» Vicenza-Thiene-Schio . . »	493	» 451
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . »	389	» 343
» Settimo-Rivarolo . . . . »	384	» »
Media complessiva L.	1,348	L. 1,450

La diminuzione della media generale è stata nel gennaio 1879 di L. 102.

Aumentarono: le Meridionali di L. 32; Torino-Lanzo di di L. 71; Torino-Rivoli di L. 8; Vicenza-Thiene-Schio di di L. 42; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 46.

Diminuirono invece: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 51; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 25; le Romane di L. 382; le Sarde di L. 7.

Quanto alla navigazione del lago di Garda (essendo ora esercitata dai fratelli Mangili quella del Lago Maggiore), il prodotto del mese di gennaio 1879 fu di L. 7,351, cioè con aumento di L. 1,439 in confronto del gennaio 1878.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO

(*Continuazione e fine — V. N. 20*).

II. — *Mezzi finanziarii.*

La Conferenza internazionale di Lucerna ha stabilito che, sui 40 milioni di franchi, che devonsi aggiungere alla somma di 187 milioni prevista nel 1869 per poter compiere la rete ridotta del Gottardo, si avranno 28 milioni che saranno coperti da nuove sovvenzioni, e che la Compagnia del Gottardo dovrà ancora procurarsi i rimanenti 12 milioni. Era ammesso inoltre che la IVª serie d'Obbligazioni, non ancora emessa, ascendendo a 20 milioni di franchi, sarebbe presa dal Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo, e che sarebbe operato il pagamento del saldo dei versamenti sulle Azioni.

A. Per quanto riguarda le *sovvenzioni* di 28 milioni di franchi che, a tenore della Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878, saranno fornite dagli Stati interessati, cioè: 10 milioni dalla Germania, 10 dall'Italia ed 8 dalla Svizzera, faremo osservare prima di tutto, che la Germania e la Svizzera hanno promesso definitivamente la loro quota-parte, e che il Parlamento italiano non tarderà senza dubbio a votare quella afferente al Regno d'Italia.

Quanto alle trattazioni relative alla sovvenzione di 8 milioni di franchi che incombe alla Svizzera, vennero sollevate parecchie questioni che riflettono la Compagnia del Gottardo, e che non possono essere definitivamente risolte se non da una deliberazione dell'Assemblea generale della Società del Gottardo.

1° Come abbiamo avuto l'onore d'informarvi nella nostra Memoria del 15 giugno 1878, concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa del Gottardo, il Governo del Cantone di Berna fece dipendere il suo concorso alla riconsolidazione dell'impresa, dall'effettuazione di parecchie condizioni, che le Autorità del Cantone di Lucerna dichiararono pure essere indispensabili per assicurare nuovi pagamenti di sovvenzione.

In una conferenza, tenuta il 6 ottobre 1877 al Palazzo federale, sotto la presidenza del Dipartimento federale delle Strade ferrate, fra i delegati dei Governi di Berna e di Lucerna, del Centrale Svizzero, del Gottardo e del Nord-Est svizzero, venne redatto per le domande del Governo di Berna, in quanto riflettono la Compagnia del Gottardo e sotto riserva della superiore ratifica, il Processo verbale, di cui abbiamo l'onore di comunicarvi il contenuto nell'allegato II (1).

Con lettera del 27 settembre 1878, il Consiglio federale ci informò che il Governo di Berna gli aveva notificato che non poteva firmare una dichiarazione che lo impegnasse nella partecipazione votata dal Gran Consiglio Bernese per la sovvenzione complementare della Svizzera, fino a che le Compagnie ferroviarie, con le quali era intervenuto l'accordo del 6 ottobre 1877, avessero dichiarato di riconoscere ancora gl'impegni assunti nel Processo verbale della stessa data, malgrado i cambiamenti sopravvenuti nel frattempo, circa la partecipazione del Cantone di Berna alla riconsolidazione dell'impresa del Gottardo. Quantunque il Consiglio federale riguardasse il mantenimento di questi impegni come indiscutibile, non poteva evitare di rivolgersi a noi nel senso della domanda del Governo di Berna, dal momento che trattatavasi di confermare questa supposizione.

Gli statuti (art. 30, cifra 5) non prescrivendo che un rapporto dovesse essere presentato a tale effetto all'Assemblea generale, visto che nel caso attuale trattavasi semplicemente di un'affittanza dell'esercizio e di un accomodamento di breve

(1) Vedi *Monitore* N. 42 del 17 ottobre 1877. (La Red.)

durata, non abbiamo esitato a rimettere al Consiglio federale svizzero, per essere trasmessa ai Governi di Berna e di Lucerna, una dichiarazione formale che « nell'ipotesi di una riconsolidazione dell'impresa del Gottardo, sulla base della situazione « creata dalla legge federale del 22 agosto 1878, relativa ai « sussidii pelle strade ferrate alpine, noi riconoscevamo e mantenevamo, come obbligatorii per la nostra Compagnia, gli « impegni presi nel Processo verbale della Conferenza del 6 « ottobre 1877 ». Non omettiamo d'informarvi e vi preghiamo di prenderne atto, in senso approvativo, di questa dichiarazione.

2° Con lettera del 4 febbraio 1878, il Consiglio federale svizzero, riferendosi alle pratiche che ebbero luogo dopo la Conferenza internazionale di Lucerna per la sovvenzione complementare di 8 milioni di franchi, spettante alla Svizzera, ci fece sapere che era disposto, sotto certe riserve e condizioni, a proporre ai Consigli legislativi una partecipazione della Confederazione alla sovvenzione suaccennata, semprecchè la Compagnia del Gottardo s'impegnasse di ammettere come massimo di tassa, anche nel servizio diretto tra la Svizzera e l'Italia, i *massimi* fissati dall'art. 8 del trattato internazionale del 1869 pel transito tra la Germania e l'Italia, e di rinunciare per conseguenza alle tasse più alte che le concessioni con alcuni Cantoni lasciano facoltà di esigere. Il Consiglio federale faceva osservare, a tale riguardo, che gli sembrava conveniente di far scomparire questa anomalia, secondo la quale, fondandosi sulle concessioni cantonali, potevano essere percepite, nel servizio tra la Svizzera e l'Italia, tasse assai più elevate di quelle per il transito tra la Germania e l'Italia fissate con l'art. 8 del trattato internazionale del 1869, se volevasi che la Svizzera, come Stato, prendesse posto fra i sovvenzionanti del Gottardo, e che la votazione di un sussidio federale, senza simultanea garanzia degli interessi del traffico svizzero, dovesse doppiamente incontrare scrupolí e difficoltà.

Noi abbiamo studiato, il più che ci fu possibile completamente e minutamente, la portata di questa suggestione, ed abbiamo trovato ch'essa imponeva alla Compagnia del Gottardo un sacrifizio abbastanza forte, è vero, ma non tale che non potesse acconsentirvi, dal momento che si trattava di far scomparire una anomalia molesta nelle condizioni create al commercio tra la Germania e l'Italia ad a quello tra la Svizzera e l'Italia, e di tagliar corto così ad una delle difficoltà le più pericolose contro la partecipazione della Confederazione alla sovvenzione complementare della Svizzera. Abbiamo per conseguenza, dopo che diversi Cantoni ebbero ancora nel frattempo fatto dipendere da questa stessa condizione il loro concorso alla sovvenzione complementare della Svizzera, dichiarato al Consiglio federale con lettera della Direzione del 28 marzo 1878 e sotto riserva di ratifica da parte dell'Assemblea federale, che: « nel caso « in cui avrebbe luogo la riconsolidazione dell'impresa del Gottardo, i *massimi* di tassa fissati ogni volta da convenzioni « pel transito tra la Germania e l'Italia, sarebbero applicabili anche come *massimi* nel servizio diretto tra la Svizzera e l'Italia, e che la Compagnia del Gottardo rinuncia « per conseguenza alle tasse più elevate, che le concessioni « con alcuni Cantoni le lasciavano facoltà di esigere ».

Non potevamo esitare a fare questa dichiarazione, perchè, già per diversi motivi, i *massimi* di tassa fissati in alcune concessioni cantonali non avrebbero potuto essere completamente applicati. Frattanto, come voi lo sapete, la nostra dichiarazione è divenuta una delle condizioni dell'art. 2 della legge federale del 22 agosto 1878 sui sussidii per le strade ferrate delle Alpi, da cui si fece dipendere il successivo pagamento della sovvenzione complementare della Svizzera. Vi preghiamo di voler dare a questa dichiarazione l'approvazione che vi è riservata.

3° Nell'occasione della discussione della legge federale, concernente i sussidii per le strade ferrate delle Alpi, le Camere federali emisero il voto seguente; « Il Consiglio federale inviterà la Compagnia del Gottardo a porre la sua organizzazione in rapporto con le condizioni attuali, ed a provvedere alla rinnovazione degli organi della Società. »

Con l'appoggio di questo voto si fece valere nominatamente che le condizioni erano per più riguardi cambiate. Primieramente il *capitale di costruzione* per l'esecuzione della rete ridotta del Gottardo, era stato aumentato. In secondo luogo, si aveva prolungato i *termini di costruzione* per le linee secondarie, e non poteva, ben s'intende, essere più questione che il Consiglio d'amministrazione, nominato per la durata del « periodo di costruzione » restasse in funzioni fino a che fosse stata posata l'ultima rotaia di tutta la rete. Infine, il *diritto di sorveglianza ed il controllo della Confederazione* è stato stabilito dalla Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878 che si lega col trattato internazionale del 15 ottobre 1869, relativo alla costruzione ed all'esercizio della strada ferrata pel S. Gottardo. La Compagnia doveva per conseguenza modificare la sua organizzazione sotto questi tre rapporti, ed in modo da porli in armonia con le attuali condizioni.

Invitati dal Dipartimento federale delle strade ferrate a pronunciarci sul modo col quale intendevamo soddisfare a questo voto, ci siamo dimostrati disposti, avuto riguardo alle circostanze, di andare al di là di quanto esigevano i motivi del voto, relativamente alla riorganizzazione della Compagnia. Abbiamo per conseguenza dichiarato al Consiglio federale svizzero, in data 16 dicembre scorso, che la riconsolidazione finanziaria dell'impresa del Gottardo, quand'essa sarà un fatto compiuto e che sarà constatata da una giustificazione finanziaria della Compagnia, approvata dal Consiglio federale, costituirà un'èra così importante nella storia dell'impresa, che ci sembra opportuno d'introdurre un cambiamento nel modo di nomina e nella durata delle funzioni degli organi della Società. Per conseguenza, nella supposizione che il Consorzio non rifiuterà la sua adesione, indispensabile a tenore delle convenzioni, per poter modificare gli statuti, ci dichiarammo disposti a rinunciare al nostro diritto di cooperazione, sotto riserva delle nomine indispensabili in caso di funzioni da provvedere di nuovo, ed a preparare una modificazione degli statuti in questo senso che, cioè, per l'avvenire tutte le nomine per il Consiglio d'Amministrazione saranno fatte dall'Assemblea generale, e che una rinnovazione parziale sarà operata subito dopo la riconsolidazione.

Appena conosciuto il risultato della votazione popolare del 19 gennaio 1879 sulla legge federale, relativa ai sussidii per le ferrovie delle Alpi — votazione che come si sa comportava l'adozione di questa legge — abbiamo comunicato al Consorzio il voto dell'Assemblea federale e la nostra dichiarazione al Consiglio federale, esprimendo l'opinione che la revisione degli statuti, necessitata da questo voto, in quanto riguarda l'organizzazione della Compagnia, poteva aver luogo semplicissimamente, aggiungendo negli Statuti un articolo concepito così: « Le disposizioni relative al periodo di costruzione della rete del Gottardo (art. 36 a 40 inclusivi) in « quanto esse concernono il Consiglio d'amministrazione e la « Direzione, cessano d'aver effetto dal giorno in cui si riunirà la prima assemblea generale degli azionisti, che seguirà « l'approvazione della giustificazione finanziaria da parte del « Consiglio federale, e da questa epoca si applicheranno le « disposizioni corrispondenti fissate per il periodo d'esercizio « (art. 41 e seguenti). » Aggiungemmo a questa dichiarazione che trattavasi soltanto di un cangiamento del termine in cui, secondo gli statuti, sarebbe spirato il mandato degli organi della Società, eletti pel periodo di costruzione ed in cui avreb-

besì dovuto procedere dall'Assemblea generale ad una nuova elezione; e siccome doveva essere soddisfatto al voto delle Camere federali, non dubitavamo che il Consorzio non si dichiarasse d'accordo con la nostra proposta. Abbiamo la soddisfazione di potervi informare che i membri del Consorzio hanno dato alla quasi unanimità la loro adesione.

Il Consiglio federale, al quale abbiamo notificata la progettata modificazione degli statuti, ci fece conoscere ch'era d'accordo colla nostra proposta, ma che il Consiglio federale reclamava il diritto di nomina di un quarto dei membri del Consiglio di amministrazione e desiderava che ne fosse fatto cenno negli statuti. Ci rallegriamo di vedere che, nella rinnovazione degli organi della Società, il Consiglio federale si è deciso di cooperare nel modo stesso usato all'epoca della fondazione della Società, e non dubitiamo che voi, Signori, al pari degli Obbligazionisti, vediate in questa cooperazione delle Autorità una nuova garanzia per il successo dell'impresa. Raccomandando alla vostra approvazione la relativa proposta (Allegato IV, cifra 4), aggiungiamo altresì che la nuova nomina del Consiglio di amministrazione avrà luogo nella prima assemblea generale, che seguirà l'approvazione della giustificazione finanziaria della nostra Compagnia, per parte del Consiglio federale svizzero. Se questa approvazione federale è data prima della prossima assemblea generale del 3 maggio 1879, noi vi proponiamo di procedere alla nomina dei 19 membri del Consiglio di amministrazione da eleggere dall'Assemblea generale.

B. Per quanto riguarda i *mezzi finanziarii che deve procurarsi la Compagnia*, la Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878 ammette, come l'abbiamo già detto che — oltre la I^a, II^a, III^a serie di Obbligazioni per l'importo di 48 milioni di franchi — il Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia per il S. Gottardo prenderà ancora la IV^a serie di 20 milioni, la Compagnia si procurerà poi 12 milioni, ed infine che il pagamento del saldo dei versamenti sulle azioni sarà effettuato.

Nella nostra Memoria dello scorso anno, vi abbiamo informati delle trattative ch'erano state incamminate col Consorzio sunnominato, relativamente *alla presa* della IV^a *Serie d'Obbligazioni per l'importo di 20 milioni di franchi*, e vi abbiamo comunicato il testo stesso di una convenzione che era stata conchiusa il 12 febbraio 1878 col detto Consorzio, convenzione che troncava i negoziati e che garantiva la presa per parte del Consorzio finanziario, dei 20 milioni d'Obbligazioni, di cui si è parlato più sopra. Aggiungiamo che tutti i membri del Consorzio avevano dichiarato di aderire a questa Convenzione per l'ammontare della loro quota-parte, eccettuata una sola sotto-partecipazione di fr. 132,323.50. D'allora si ottenne l'assenso anche per una parte di questa sotto partecipazione, e non manca che quella per una somma di fr. 68,823.50, per la quale si ricorse ai tribunali.

Tre punti, che si connettono a questa convenzione, esigono ora l'adesione dell'assemblea generale degli azionisti: 1° *la messa in pegno della linea*, 2° l'emissione di due *prestiti di 6 milioni di franchi ciascuno*, ed infine 3° *l'annullamento delle azioni* sulle quali il saldo del IV° versamento non sarà stato pagato, come pure *l'emissione di nuovi titoli* che si dovrà perciò effettuare.

Al 1°. — L'art. 4 della Convenzione dice:

« Per un capitale-obbligazioni che non eccederà i 74 milioni
« di franchi, cioè: il capitale-obbligazioni già emesso dalla
« Compagnia del Gottardo . . . . fr. 48,000,000
« la IV^a serie da prendersi dell'attuale capitale-
« obbligazioni . . . . » 20,000,000

Da riportare L. 68,000,000

Riporto L. 68,000,000
« e per un importo di . . . . » 6,000,000
« sui fr. 12,000,000 che la Compagnia è ancora
« tenuta a fornire, secondo il Protocollo finale
« della Conferenza internazionale di Lucerna

Totale fr. 74,000,000

« più gl'interessi, sarà presa, conformemente alla legge federale del 24 luglio 1874 sulla messa in pegno e liquidazione « forzata delle ferrovie nel territorio della Confederazione svizzera una prima ipoteca sulla linea Immensee-Pino, sulla sua « diramazione da Cadenazzo a Locarno e sul tronco Lugano-« Chiasso.

« L'ipoteca comprende:

a) « Il corpo delle suddette linee sequestrate o da sequestrarsi; gli appezzamenti di terreno adiacenti, compresevi le « Stazioni, fabbricati da viaggiatori e da merci, officine, ri-« messe, case da guardia, e tutti gli altri fabbricati che si « trovano sulla linea o sugli appezzamenti sopradetti.

b) « tutto il materiale d'esercizio e di manutenzione delle « linee poste sotto ipoteca ».

Per ottenere dal Consorzio che, malgrado la riduzione provvisoria della rete del Gottardo, egli prenda al corso di 95 0[0] i 20 milioni di franchi della IV^a serie d'Obbligazioni, fu necessario dargli, per la costituzione di un privilegio, una garanzia più completa per il caso di un fallimento. Come vedeste nella nostra Memoria del 15 giugno 1878, noi avremmo desiderato che la 1^a ipoteca si estendesse anche all'ammontare totale dei 12 milioni che la nostra Compagnia deve ancora procurarsi; ma non ci fu possibile di ottenere dal Consorzio che oltre della metà di questa somma, cioè 6 milioni di franchi, fosse compresa nella 1^a ipoteca.

Secondo l'art. 9 della detta Convenzione, si dovette accordare al Consorzio il diritto di denunciare la Convenzione e di sciogliersi da ogni impegno di prendere delle Obbligazioni, e quello di reclamare la restituzione della cauzione, nel caso in cui la giustificazione finanziaria della Compagnia non fosse approvata al 30 giugno 1879, e se l'ipoteca, di cui è questione più sopra, non fosse presa al 30 settembre del corrente anno. Ciò ci decise, dopo che la Convenzione era stata ratificata nell'intervallo, di rimettere al Consiglio federale svizzero una domanda di costituzione d'ipoteca sulla rete del Gottardo.

Il Consiglio federale soddisfece premurosamente alla nostra domanda, il 7 febbraio scorso, con una pubblicazione dello stesso giorno; ma nello stesso tempo egli chiese che prima della formale registrazione dell'ipoteca ne fosse ottenuto anche il consenso dell'Assemblea generale degli Azionisti. Quantunque un'autorizzazione di questo genere non sia assolutamente prescritta dall'art. 30 degli statuti, crediamo che s'intenda da se che dobbiamo procurarcela, ed abbiamo per conseguenza l'onore di sottoporre alla vostra approvazione un progetto relativo di decisione (Alleg. IV, cifra 6). Non pensiamo che possa venire elevata obbiezione nè materiale, nè formale, contro questa costituzione d'ipoteca.

Vi preghiamo nello stesso tempo (Alleg. IV, cifra 6) di autorizzarci a costituire una 2^a ipoteca per 6 milioni di franchi che non hanno potuto essere compresi nella 1^a ipoteca, e ciò in questo senso e sotto la riserva che la Compagnia avrebbe il diritto di emettere, presentandosi il bisogno, ancora 6 milioni di franchi, aventi lo stesso rango degli altri, ed a comprenderli con questi ultimi nella stessa 2^a ipoteca. Non crediamo che la Compagnia si troverà così presto obbligata ad aumentare il suo capitale-Obbligazioni *sulla rete ridotta*, ma la prudenza ci costringe a non legarci completamente le mani.

Al 2.° In seguito al protocollo della Conferenza di Lucerna del giugno 1877, la Compagnia del Gottardo deve, sui 40 mi-

lioni di franchi di eccedenza di costo per l'esecuzione della rete ridotta, procurarsi da se 12 milioni. Benchè la recente perizia ed i ribassi ottenuti dagl'imprenditori e fornitori facciano presagire che non si avrà bisogno di una così forte somma, dobbiamo tuttavia provvedere sin d'ora a riunire questa somma intera di 12 milioni di franchi, visto che i rappresentanti degli Stati sovvenzionanti hanno, al momento della firma della Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878, inserita in un Processo verbale portante la stessa data, la seguente dichiarazione:

« Resta inteso fra le parti contraenti che non si procederà « allo scambio delle ratifiche della Convenzione d'oggi, che « quando la Compagnia del Gottardo avrà dimostrato, con una « giustificazione finanziaria, ch'essa dispone dei mezzi dichia« rati necessarii dalla Conferenza di Lucerna per l'esecuzione « del programma stabilito dall'attuale Convenzione ».

I « mezzi dichiarati necessarii » dalla Conferenza di Lucerna sono fr. 227,000,000, sui quali gli Stati forniscono a titolo di sovvenzione . . . . , ... Fr. 113,000,000
e la Compagnia deve procurare . . . . . » 114,000,000

Fr. 227,000,000

Il capitale che deve fornire la Compagnia si decompone in:

Capitale-Obbligazioni (I^a, II^a, III^a e IV^a serie)	Fr. 68,000,000
Capitale Azioni (completamente liberate)	» 34,000,000
Capitale nuovo, che la Compagnia deve procurarsi	» 12,000,000
	Fr. 114,000,000

Per ottenere questi ultimi 12 milioni di franchi, non ci sembrava esservi altro mezzo che quello di ricorrere ad un prestito, emettendo cioè Obbligazioni, attesocchè nelle attuali condizioni non si poteva pensare ad emettere nuove Azioni. Ci sforzammo per conseguenza a far comprendere nella 1^a ipoteca l'ammontare il più forte possibile del capitale Obbligazioni che rimane ancora da procurarsi, e ci siamo infine riusciti, come si disse più sopra, per una somma di 6 milioni di franchi. Vennero intavolate trattative per il collocamento di questi 6 milioni in 1^a ipoteca, che ebbero buon esito. A tenore di una Convenzione conchiusa il 4 marzo 1879 (*), la Direzione della Società di sconto, la Banca di commercio e dell'industria e la Casa S. Bleichroeder di Berlino si assumono 6 milioni di fr. d'Obbligazioni 5 0[0 in 1^a ipoteca, che saranno confezionate nello stesso modo e cogli stessi cuponi d'interessi di quelle 5 0[0 pei 20 milioni della IV serie, e medesimamente considerate, in quanto riguarda il pagamento degli interessi ed il rimborso del capitale. Il prezzo al quale il Consorzio assume queste Obbligazioni è fissato come *minimum* a 60 0[0, più gli interessi pei cuponi scaduti e da staccare il giorno del ritiro dei titoli. La Compagnia del Gottardo partecipa inoltre nel prodotto netto eccedente il 63 0[0, che potrebbe ottenere il Consorzio al momento del collocamento di queste Obbligazioni, in questo senso che i 3[4 dell'eccedente spetteranno alla Compagnia del Gottardo ed 1[4 al Consorzio. Il Consorzio s'impegna ancora a non porre in vendita queste Obbligazioni, prima del 31 dicembre 1879 inclusivo, ad un corso inferiore a 72 1[2 per cento, più gl'interessi scaduti, senza avere ottenuta l'autorizzazione per iscritto dalla Direzione della Compagnia del Gottardo. Anche dopo questo termine, se si trattasse di cedere queste Obbligazioni ad un corso inferiore a 75 0[0, più gli interessi scaduti, il Consorzio provvederà, per quanto è possibile, che la Compagnia del Gottardo possa assicurarsi l'assunzione di queste Obbligazioni, al corso sopradetto, da altri compratori.

Abbiamo cercato di collocare gli altri 6 milioni di fr. d'Obbligazioni in 2^a ipoteca, mettendo per condizione agli imprenditori, ai quali vennero appaltati i terrapieni e le opere d'arte, ed ai fornitori di guide e ponti in ferro, che prendessero di queste Obbligazioni in 2^a ipoteca del Gottardo per 10 0[0 circa delle somme che a loro spetteranno. In questo modo, oggi ne sono assunte per fr. 5,270,000 al corso di 75 0[0. Il resto, cioè fr. 730,000, verrà collocato nella stessa maniera, quando si appalterranno i lavori della linea Immensee-Brunnen (calcolati per terrapieni ed opere d'arte fr. 3,580,000) nonchè i fabbricati ed il materiale ruotabile. La differenza di corso di 25 0[0, che risulta per la Compagnia da questo collocamento, è compresa nei fr. 1,500,000 del calcolo suddetto. Pel caso in cui, nel frattempo, si presentasse un'occasione di collocare altrimenti ed a prezzo più elevato questi 6 milioni di Oblligazioni in 2^a ipoteca, noi ci siamo riservato nelle Convenzioni il diritto di riscattare queste Obbligazioni al prezzo pel quale saranno state rilasciate.

Affine di meglio comprendere la portata delle convenzioni relative alla formazione del capitale-Obbligazioni, che la Compagnia del Gottardo doveva ancora procurarsi, abbiamo l'onore di fornirvi la dimostrazione seguente:

A tenore del Protocollo della Conferenza internazionale del giugno 1877, la Compagnia del Gottardo è obbligata a procurarsi ancora in capitale-Obbligazioni:

a. Sul primitivo capitale-Obbligazioni di 68 milioni: la ultima serie di	Fr. 20,000,000
b. Obbligazioni nuove	» 12,000,000
Totale	Fr. 32,000,000

Sopra questa somma vi sono: 20 milioni collocati al tasso di 95 0[0; 6 milioni in 1^a ipoteca al tasso minimo di 60 0[0; 6 milioni in 2^a ipoteca al tasso di 75 0[0. Il tasso medio di questi 32 milioni di franchi, ammettendo il minimo dei 6 milioni in 1^a ipoteca, è di 84.687 0[0, cioè 85 0[0 in cifra rotonda, e l'interesse è di 5.90 0[0. Ma se si calcola i 6 milioni in 1^a ipoteca al prezzo di 67 1[8 che si ottiene se questi 6 milioni di Obbligazioni possono essere collocati al corso di 72 1[2 per cento, come dalla Convenzione del 4 marzo 1879, il corso medio è allora di 86.023 0[0, cioè 86 0[0 in cifra rotonda, e l'interesse di 5.77 0[0.

Se si fa astrazione dei 6 milioni in 2^a ipoteca, i 26 milioni di franchi di Obbligazioni in 1^a ipoteca presi dal Consorzio o che restano da emettere, ammettendo il corso minimo di 60 0[0 per gli ultimi 6 milioni, si trovano collocati al corso di 80.923 0[0, cioè 88.567 0[0 se si suppone una rendita a 67 1[8 0[0, ovvero 90.846 0[0 se la vendita ha luogo al prezzo di 77 0[0.

Il capitale-Obbligazioni totale della Compagnia del Gottardo è di 80 milioni di franchi, e risulta a 90.875 0[0, ovvero 91 0[0 in cifra rotonda (interesse 5.50 0[0), prendendo il corso minimo di 60 0[0 per gli ultimi 6 milioni in 1^a ipoteca; ed a 91.41 0[0 (interesse 5.46 0[0) se si ammette un prezzo di 67 1[8 per i 6 milioni suindicati.

La commissione stabilita col Consorzio, per la presa dei 6 milioni di franchi di Obbligazioni in 1^a ipoteca, è di:

Vendendosi a	65 0/0	fr. 180,000	+	30,000	=	fr.	210,000
»	» 70 0/0	» 180,000	+	105,000	=	»	285,000
»	» 75 0/0	» 180,000	+	180,000	=	»	360,000
»	» 80 0/0	» 180,000	+	225,008	=	»	405,000
»	» 85 0/0	» 180,000	+	330,000	=	»	510,000
a	» 90 0/0	» 180,000	+	405,000	=	»	585,000

Ci resta ora, riferendoci agli art. 5 e 30, cifra 5 degli statuti, a chiedervi l'autorizzazione formale di contrarre questi due prestiti, di 6 milioni di franchi ciascuno, come aumento del fondo sociale (Alleg. IV, cifra 5).

Al 3.° In quanto riguarda il *capitale-Azioni*, il cui integrale versamento è ammesso dal programma finanziario della Conferenza di Lucerna, e che è una delle condizioni della giu-

(1) Vedi *Monitore* num. 12 del 19 marzo 1879. (La Red.).

stificazione finanziaria, dobbiamo dire prima di tutto che, al momento delle trattative per la presa della IV^a serie di Obbligazioni, il Consorzio, per la formazione del capitale di costruzione del Gottardo, ha posta come prima condizione in modo particolare che: « la Compagnia dovrà fornire la prova che « l'eccedente di 40 milioni di franchi, previsto nel protocollo « finale della Conferenza internazionale di Lucerna, basterà per « la costruzione della rete ridotta, ammettendo anche un in« teresse di 6 0[0 per le Azioni durante il tempo della costru« zione », attesocchè l'interesse del 3 0[0 ammesso nei calcoli della Conferenza pareva insufficiente e perchè, dal punto di vista degli statuti e della legalità si potrebbe contestare che una decisione di una Assemblea generale possa limitare il diritto individuale degli azionisti ad un interesse di 6 0[0. Il Consorzio chiese inoltre (art. 2 della Convenzione) che la Compagnia s'impegni, appena che la ricostituzione dell'impresa avrà avuto luogo, di richiamare il saldo del IV^e versamento di 20 0[0 sulle Azioni, e di annullare, conformemente alle disposizioni degli statuti, le Azioni sulle quali questo IV^o versamento non sarà effettuato. In cambio, ha consentito che il pagamento di ciò che resterà in debito ancora sulle Azioni dopo questo versamento, potrà, fino a che circostanze eccezionali non esigeranno che sia anticipato, essere effettuato successivamente in compenso degli interessi ogni volta scaduti.

In seguito a quanto si è detto, abbiamo compreso prima nella perizia gl'interessi 6 0[0 del capitale-Azioni per la durata del periodo di costruzione, cioè fino al 1° luglio 1882. La nostra perizia nulladimeno non resta di fr. 5,000,000 *inferiore* di quella della Conferenza internazionale.

Inoltre, dopo che la legge federale relativa ai sussidii per le strade ferrate delle Alpi fu sanzionata dal popolo svizzero e che si poteva aspettarsi una pronta ratifica della Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878 da parte dell'Italia, abbiamo creduto non dover differire di più la chiamata del saldo del IV versamento sulle Azioni, attesocchè senza questo versamento la giustificazione finanziaria non avrebbe potuto essere fornita; e si è appunto dall'approvazione di questa giustificazione finanziaria per parte del Consiglio federale che dipende la riconsolidazione dell'impresa. Durante il primo termine fissato, il saldo del IV versamento è stato pagato per 40,614 Azioni (sopra 68,000), cioè per quasi 60 0[0 del numero totale delle Azioni. Gli statuti (art. 9) prescrivono che i numeri delle Azioni per le quali il versamento non si effettuò, devono essere pubblicati con un nuovo invito di effettuarlo entro quattro settimane, sotto pena di annullamento del titolo nel caso del non versamento. Conformemente a questa prescrizione, il secondo invito venne subito pubblicato. Si può ammettere, è vero, che in presenza della posizione finanziaria attuale della Compagnia del Gottardo, dovuta al fatto di avere appaltato i lavori a condizioni vantaggiose di prezzo, e, avuto riguardo alla facilità accordata agli azionisti per effettuare i loro versamenti, la maggior parte degli azionisti soddisferanno i loro impegni. Nulla dimeno, dovevasi prevedere sempre la eventualità che il versamento non venisse operato per un numero più o meno considerevole d'Azioni, e quindi necessitava prendere per tempo le misure necessarie al caso. A tale effetto, e visto che il tentativo di formare un Consorzio, composto di azionisti e di Banche svizzere, che si fosse incaricato delle Azioni eventualmente annullate, non ebbe effetto, s'intavolarono delle trattative con le Banche che erano alla testa del Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo, le quali finirono colla conclusione della Convenzione che forma l'allegato III del nostro rapporto. A tenore di questa Convenzione, le Banche contraenti garantiscono alla Compagnia il IV versamento sulle Azioni del Gottardo, mediante una commissione di fr. 250,000. Siccome le autorità federali non ammetterebbero una riduzione del capitale-Azioni, le Azioni annullate per mancato versamento saranno rimpiazzate da nuovi titoli. Tocca all'Assemblea generale, secondo l'art. 30, cifra 2, degli statuti, di dare la necessaria autorizzazione a tale effetto. Noi vi preghiamo pertanto di volerci dare, pel caso che dovessimo farne uso, l'autorizzazione di emettere dei nuovi titoli. (Alleg. IV, cifra 7).

Terminando il nostro rapporto, crediamo poter esprimere la certezza, che se aderite alla proposta (Alleg. IV) che abbiamo l'onore di sottoporvi, la riconsolidazione della nostra impresa sarà assicurata, e la grande opera non tarderà ad essere compiuta.

Aggradite, signori, l'assicurazione della nostra alta considerazione

Lucerna il 22 marzo 1879.

A nome del Consiglio d'amministrazione della Strada ferrata del Gottardo

Il Segretario SCHWEIZER. *Il Presidente* FEER-HERZOG

Allegato IV. — PROPOSTE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

1. La costruzione e l'esercizio della strada ferrata del Gottardo avrà luogo in conformità delle disposizioni contenute nella Convenzione suppletoria del 1878.

2. È presa nota a processo verbale, in senso approvativo, della dichiarazione data al Consiglio federale per i Governi di Berna e di Lucerna, dalla Direzione della strada ferrata del Gottardo sull'ordine del Consiglio d'amministrazione, dichiarazione portante che nell'ipotesi di un riconsolidamento dell'impresa del Gottardo sulla base della situazione creata dalla legge federale del 22 agosto 1878, relativa ai sussidii per le strade ferrate per le Alpi, la Compagnia del Gottardo riconosce e mantiene, come obbligatorii per sè, gli impegni presi nel processo verbale della Conferenza del 5 ottobre 1877.

3. L'Assemblea generale approva la dichiarazione data al Consiglio federale svizzero dalla Direzione del Gottardo, sotto riserva di ratifica per parte dell'Assemblea generale, portante che la Compagnia della strada ferrata del Gottardo debba assumersi l'impegno di ammettere come *maximum* di tassa, anche nel servizio diretto fra la Svizzera e l'Italia, i *maximum* fissati dall'articolo 8 del trattato internazionale del 1869 per il transito fra la Germania e l'Italia, e di rinunciare in conseguenza alle tasse più elevate che le concessioni con alcuni Cantoni lasciano la facoltà di percepire.

4. Le disposizioni relative al periodo di costruzione della rete del Gottardo art. 36 a 40 degli Statuti del 1° novembre 1871, in quanto concernono il Consiglio d'Amministrazione e la Direzione, cessano i loro effetti dal giorno in cui si radunerà la prima Assemblea generale che seguirà l'approvazione della giustificazione finanziaria per parte del Consiglio federale, ed a partire da quell'epoca, si applicheranno le disposizioni corrispondenti fissate per il periodo d'esercizio (art. 41 e seguenti) colla seguente modificazione apportata all'art. 41:

L'art. 41, 3° alinea, sarà concepito nei seguenti termini: « Diecinove dei membri del Consiglio d'amministrazione sono nominati dall'Assemblea generale e sei dal Consiglio federale svizzero ».

5. Il Consiglio d'amministrazione è autorizzato a procurarsi i 12 nuovi milioni voluti dal programma della Conferenza di Lucerna, col mezzo dell'emissione di un prestito 5 0[0 di 6 milioni di franchi con l'ipoteca sulla rete ridotta, e di un prestito 5 0[0 parimenti di 6 milioni di franchi con 2^a ipoteca, sulla rete ridotta del Gottardo.

6. Sono approvati i passi fatti dalla Direzione, conformemente alla Convenzione conchiusa il 12 febbraio 1878 col Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della strada ferrata del Gottardo, in vista della costituzione di una 1^a ipoteca sulla rete del Gottardo, a favore delle Obbligazioni già emesse (I, II e III serie) . . . . Fr. 48,000,000
delle Obbligazioni (IV serie) da assumersi dal Consorzio . . . . » 20,000,000
del nuovo prestito in 1^a ipoteca . . . . » 6,000,000

Totale Fr. 74,000,000.

La Direzione è autorizzata a costituire, quando verrà il mo-

mento, una 2ª ipoteca per i 6 milioni di franchi di Obbligazioni in 2ª ipoteca, sotto riserva di potere, se v'ha bisogno, comprendere in questa 2ª ipoteca anche altre Obbligazioni fino alla concorrenza di 6 milioni di franchi.

7. Sono accordati pieni poteri al Consiglio d'amministrazione per creare dei nuovi titoli in rimpiazzo delle Azioni sulle quali non venne effettuato il 4º versamento e che hanno dovuto per conseguenza essere annullate, a tenore dell'art. 9 degli Statuti e conformemente alla Convenzione del 4 marzo 1879 col Consorzio.

Nostre Corrispondenze

Roma, 20 maggio.

Non vi riassumo la relazione dell'on. Grimaldi sulle nuove proposte governative intorno al progetto di legge per le costruzioni ferroviarie, primamente perchè il suo contenuto sostanziale non è affatto diverso da quello che io vi comunicai già in antecipazione nella precedente mia lettera, e secondamente perchè immagino siate in tempo a riprodurla, vista la lodevolissima sua brevità in ragione inversa del suo interesse (*). Vedere quindi come io mi sia anche perfettamente apposto al vero facendovi presentire che non si sarebbe riusciti ad un completo accordo, nè in seno alla Commissione, nè tra questa ed il Ministero. Ma *on a toujours des accomodements avec le ciel*, e tornerà anche assai più facile il trovarne col Gabinetto Depretis, che preferisce...., nell'interesse del paese si comprende, il piegarsi al rompersi, il sottomettersi al dimettersi. Dal canto mio intanto, avrei vivamente bramato, e mi sembra un desiderio tanto onesto, quanto umile, che solo un membro, o della Commissione, o del Ministero, o della maggioranza della Camera, avesse chiarito ieri, per uso e consumo di chi, come me, non lo sa, quale sia la linea di demarcazione tra le ferrovie economiche ed i *tramways*, dove quelle finiscono e questi incominciano. La quale delimitazione di frontiere, che competentissimi tecnici reputano d'indole molto più difficile a stabilirsi di quella in contestazione fra la Turchia e la Grecia, deve essere apparsa molto precisa e netta all'illuminata mente di tutti gli onorevoli del Gabinetto, della Commissione e della maggioranza parlamentare, che accettarono l'ultima parte, e non la prima, dell'ordine del giorno Gabelli. Vero è che gli ordini del giorno votati dalla Camera sono i più innocenti gingilli del regime costituzionale: lasciano sempre, come la nebbia, il tempo che trovano, eppure contentano tanta brava gente piena di fede nella santissima massima: *promissio boni viri est obligatio!*

Del resto, a parte l'incoerenza della dimezzata votazione dell'ordine del giorno Gabelli, l'episodio notevole della seduta di ieri fu una prima avvisaglia, già fieramente sostenutasi, intorno alla linea Eboli-Reggio; e abbiate pure per bene avvertito che le sorti della legge in discussione dipendono in grandissima parte dall'esito della lotta fra gli infuocati sostenitori del tracciato litoraneo e del tracciato interno. —

Ignoro se e quando verrà reso di pubblica ragione il rapporto che il delegato italiano comm. Ferrucci si affrettò a presentare al Governo, intorno all'ultima Conferenza di Berna, dove la Società del Gottardo dimostrò, mediante una giustificazione finanziaria, ch'essa dispone dei mezzi dichiarati necessarii dalla Conferenza di Lucerna per l'esecuzione del programma definito dalla Convenzione 12 marzo 1878. Quello che so invece si è, che codesta elaborata relazione fu trasmessa al Senato; e ciò che credo pure sapere si è, avere la Società del Gottardo dimostrato (il come potrò forse chiarirvi altra volta con interessantissime cifre) che, oltre ai testè accennati mezzi, essa si trova in possesso d'un fondo di riserva di sedici milioni e mezzo.

Onde l'Ufficio centrale del Senato, preoccupandosi gravemente della imprescindibile necessità per l'Italia in generale, e per Milano in particolare, della costruzione della linea del Monte Cenere, si è chiesto se non debba il Governo italiano insistere s'in d'ora vivamente acciò non se ne indugino i lavori, visto che sembra appunto avverata l'eventualità prevista dal paragrafo 3º dell'art. 3º della citata Convenzione di Berna 12 marzo 1878. E lascio a voi la cura di citarlo a piè di pagina (*), notando solo come la linea Giubiasco-Lugano sia quella del Monte Cenere. Verrà quindi diretta dal Senato al Governo, a quanto si afferma, una solenne raccomandazione, per non dire una ingiunzione, di ottenere questo fine prima di ratificare la Convenzione.

Un'altra obbiezione molto ragionevole dell'Ufficio centrale del Senato potè essere fortunatamente, quasi prima vinta che sollevata, coll'ottenere soddisfazione alle legittime esigenze manifestate. Si trovava, cioè, che tre membri italiani nel Consiglio d'amministrazione costituivano una troppo scarsa rappresentanza per noi, in confronto della parte principalissima degli oneri che abbiamo assunto; e di questi giorni venne concesso all'Italia di avere altri due membri in quel Consiglio d'amministrazione. —

Riassumo ora, come di consueto, le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'11 al 18 corrente mese.

Dalla Sezione prima furono approvati: il progetto per la costruzione dell'ultimo tronco della strada provinciale da Sant'Agata alla nazionale Termini-Taormina, compreso fra Cesario e la nazionale stessa, in provincia di Messina; il progetto pel completamento del primo tronco della provinciale Benevento-S. Bartolomeo in Galdo; e quello pel decimo tratto della nazionale Sapri-Jonio, compreso tra il ponte sul torrente Ricciardelli e la masseria De Matteo. Venne inoltre dichiarata accettabile la domanda Levi e Beirier di poter esercitare un *tramway* a vapore sulla strada nazionale Casalmaggiore-Piadena, in provincia di Cremona; e finalmente vennero approvati due progetti per opere di difesa della linea Napoli-Foggia contro il fiume Calore, e di consolidamento della trincea Fuso nel tronco Palermo-Porto Empedocle.

La Sezione seconda approvò i progetti: per difese frontali a due tratti dell'argine sinistro del Guà in Comune di Terzo di Arzignano, provincia di Vicenza; per sistemazione dell'argine destro del Po al froldo di Felonica e golena Alerà, in provincia di Mantova; per sistemazione dell'arginatura di rigurgito del fiume stesso a sinistra del Giarola e del Riello, in provincia di Piacenza; e di un tratto dell'argine sinistro del Crostolo in Santa Vittoria (Reggio d'Emilia); ed in ultimo, pel prolungamento della banchina murata di levante nel porto-canale di Rimini. La Sezione dichiarò inoltre accettabile la domanda Giussani di poter esercitare la navigazione a vapore sul lago di Como coi piroscafi *Menaggio* e *Lecco*.

Il Consiglio generale poi approvò due progetti per sistemazione degli argini sinistro e destro del torrente Scuropasso in provincia di Pavia; e, con avvertenze, il progetto di massima per sistemazione del torrente Sovata, superiormente al ponte della strada provinciale Emilia (Grosseto). Approvò pure, con riserve ed avvertenze, il progetto di ferrovia da Casale a Chivasso per Trino e Crescentino; il progetto di massima per escavazioni nel porto Mediceo di Livorno; e finalmente il progetto per sistemazione degli ex-monasteri di Santa Teresa e della Incarnazione ad Ufficii del Ministero della guerra.

B.

(*) È riferita in prima pagina. (La Red.).

(*) Fu già pubblicato nel *Monitore* del 12 giugno 1878, num. 24. (La Red.)

FERROVIA EBOLI-POTENZA.

Picerno, 11 maggio.

Egregio Signor Direttore,

Nella mia lettera precedente ho parlato delle difficoltà che principalmente vengono ad opporsi all'apertura del 4º

tronco di questa linea Eboli-Potenza pel prossimo agosto, come sarebbe idea del Ministero ed obbligo assunto con le ultime Convenzioni dall'Impresa costruttrice. E, senza avere accennato a tutte le difficoltà (chè sarebbe stato troppo lungo e disagevole, senza una dettagliata descrizione di tutte le opere, le quali sono molte ed ardite, particolarmente nella seconda metà del tronco), credo però di averne detto abbastanza per farvi rilevare l'entità, il dispendio e l'improbabilità anche della riuscita di alcune opere ancora da eseguire.

Ora vengo, come ho promesso, a dirvi similmente qualche cosa di quello che è ancora da fare nel 5° tronco, che si vorrebbe aprire contemporaneamente al 4°.

Prima però di far parola speciale di questi lavori, devo dimostrare e premettere (per dare un'idea adeguata approssimativa delle condizioni e dell'importanza anche di questo ultimo tronco), che la prima metà di esso, cioè sino al 7° chilometro circa, corre tutta sopra ed attraverso una sola frana! Una frana, che non è per nulla dipendente dai lavori ferroviarii intrapresi, come forse sarebbe per quelle parziali del 4° tronco; ma frana antichissima, più che secolare, poichè il terreno, che si attraversa, non risulta che dallo spoglio dei terreni superficiali argillosi della montagna che si costeggia; i quali naturalmente di continuo, benchè a rilento, vanno scorrendo verso il mare. Chi è abituato a vivere sui monti, e specialmente su quelli delle ultime formazioni geologiche, quali son questi degli Appennini, dei Pirenei, ecc., non avrà difficoltà ad ammettere questo fatto. E nemmeno a chi progettava questa linea poteva essere sconosciuta questa lenta evoluzione; ricordandosi tuttora da qualcuno, che anche ai tempi in cui si fecero i primi tracciati, si sono verificati e furono riconosciuti dagli ingegneri, addetti ai rilievi, siffatti movimenti, se non altro dalle grandi frane parziali che si palesavano e si manifestano tuttodì lungo la strada nazionale, che corre parallela ed a piccola distanza dalla ferrovia (*).

Ma, senza entrare nei motivi, che di nuovo si chiederebbero, pei quali venne scelto questo tracciato in confronto d'altri, se altri si presentavano possibili e migliori, dirò subito che, appena principiato il 5° tronco, s'incontra un'opera in muratura, a 5 arcate di 10 metri l'una, e dell'altezza di circa 20 metri, la quale *non ha e non può avere buone o solide fondazioni se non forse a* 100 *metri circa di profondità!* Sta quivi il massimo *talweg* dell'antica vallata; e tutto il terreno che la ricopre è costituito, come ho detto, da argilla di trasposizione conformata ad enormi liscioni. Nè fondo, nè sponde sono solide, ma tutto insieme risulta dover camminare; ed infatti, dicono gl'ingegneri di direzione che non trovano mai esatti i picchetti di riferimento pei tracciati. È pure un fatto, che si sta ora smantellando, ed in parte rinforzando, le pile e le spalle del viadotto, le quali erano fondate da oltre due anni, essendosi in questo frattempo manifestate varie lesioni e continui movimenti.

Di quest'opera sono da ricostruirsi ora una pila ed una spalla, e da fondarsi forse ancora un altro spallone, perchè si disse già esservi l'idea di progettare una travata in ferro, da appoggiarsi ed incassarsi nelle trincee d'accesso. E si vorrebbe anche qui passare in agosto? Ma forse si vincerà, o si riescirà provvisoriamente, nella considerazione che questi terreni hanno la particolarità di asciugarsi e consolidarsi superficialmente nell'estate, e di restare umidi e camminare inferiormente nell'inverno.

Per assicurare questo viadotto, non si può esimersi da molte briglie, e lungamente distese, giacchè anche le fondazioni, che ora si rinnovano, non giunsero ad oltrepassare (il che forse non è possibile o conveniente) i diversi piani di scorrimento. Ma quanto tempo ci vorrà per fare coteste briglie, tuttora in progetto? Ed il Ministero si lagna di troppe ed esuberanti spese?

Ma andiamo avanti — Nella trincea 12ª, presso il chilometro 3°, trovasi un altro non lieve intoppo, però non troppo grosso, o almeno quale si crede. Trattasi che qui le scarpate, per quanto alte sieno, non si reggono colla inclinazione del 2 per 1 e con banchine di m. 3 di larghezza; e che non vi è punto solido per attaccare un arco rovescio da impedire il continuo sollevamento del fondo. Non so però se a quest'arco rovescio siasi ancora pensato.

Più avanti, al chilometro 4°, trovasi la galleria Serra Alta, d'una lunghezza di circa 300 m., la quale è tutta intagliata nella argilla schistosa. Chi non conosce la natura di questo terreno, non conosce certo gli effetti delle massime spinte. A vederla, direbbesi che è una galleria in dissoluzione: non v'è forse un metro di lunghezza di sano; la parte eseguita si regge, perchè puntellata da capo a piedi, benchè già murata in calotta e nei piedritti. Dopo molte prove di sistemi diversi, persino con *bloccaggi* a secco, fascinaggi e zatteroni nell'estradosso e nell'impianto della calotta, e con diverso materiale, ora appare che appena si regga a forma circolare con arco rovescio, e con piedritti di m. 1.15 e di 1.30 di spessore, ed in mattoni, anzichè colla pietra arenaria che prima si usava. Ed in tale stato vi è circa una metà di galleria interamente da ricostruire; e dopo cinque o sei anni di lavoro, vi sono ancora 20 metri da forare! E, torno a ripetere, si vorrebbe passare in agosto!

Ma avanti ancora; ed al chilometro 7° troveremo la galleria S. Aloja, lunga 500 metri circa, che è al culmine della salita, dopo 20 chilometri, col 23 e 26 di pendenza per mille, a più che 700 m. sul livello del mare. Anche questa è intagliata nella argilla schistosa; ed anch'essa, dopo cinque anni di lavoro, ha 75 metri da forare, 95 da rivestire in calotta, e 140 da *ricostruire interamente*; e dal lato dello sbocco verso Potenza, non si è ancora potuto entrare, ad onta di qualche anello artificiale. Ed anche qui, come nella precedente galleria di Serra Alta (che ho dimenticato di accennare per dimostrare la potenza della spinta da sorreggere) il terreno superiore della montagna va abbassandosi, man mano che si avanza lo scavo della galleria, coll'altezza di 20 a 30 metri di sovraccarico! Si può anzi dire che manifestamente questa galleria trovasi in peggiori condizioni della precedente di Serra Alta! Come si possa poi compiere l'una e l'altra in tre o quattro mesi, Dio lo saprà: io non lo so di certo!

Fuori di là, il tronco è sufficientemente in buone condizioni, meno qualche altro piccolo guaio, ch'è inutile accennare dopo quanto si è detto, perchè di assai minore importanza.

Ora dirò: È davvero sperabile di superare tutti codesti ostacoli in soli tre, quattro o cinque mesi? mi pare che affermarlo sarebbe vendere lucciole per lanterne. E se si pensa, come venne manifestato su pei giornali di provincia, a far venire qui il Re per l'inaugurazione di questi tronchi, parmi che sarebbe assai miglior partito il consigliare di dilazionare l'augusta visita, per risparmiare a S. M. l'incomodo di dover fare la gita, un po' colla vaporiera, un po' in carrozza, ed un po' anche a piedi!

Ma poi, quale premura v'è di giungere, sia pure effettivamente, a Potenza, quando si sa che non si può congiungersi con Taranto? Non vi sono anche al di là di quella città dei punti affatto insuperabili pel corrente anno, come il Ministero sa benissimo? Dunque si pongano le cose al loro vero posto; e dicasi che si farà il

(*) In conferma di ciò sta il fatto, che è da ascriversi ad unico merito del Direttore attuale di questa stessa ferrovia, sig. Cav. Stanislao Fabris; ed è che, appunto per evitare gli inconvenienti, ora lamentati, quando nel 1861 egli eseguì il suo studio per questa linea, passava lungo la valle del fiume Marmo e non sulla costa della montagna. Altra direzione, che potevasi seguire, era la vallata del fiume Ruoti: e l'una e l'altra sarebbero escite pressocchè al medesimo punto sotto la città di Potenza, traversando l'Appennino con una galleria di 3 o 4 chilometri; con minori pendenze, e maggiore sicurezza; poichè alle altre difficoltà è da aggiungersi che, colla presente linea, si ha una continuata salita di circa 20 chilometri, con pendenze tra il 23 ed il 26 per mille, con curve tutte di 400 metri di raggio.

possibile per assicurare l'apertura della linea entro l'anno 1880!

Questa è la generale convinzione che qui si ha, anche dopo l'ultima visita governativa del cav. Schioppo; ed io l'ho raccolta così nel giro che ho fatto in questi ultimi giorni. Laonde V. S. veda se sia il caso di esporre ad ulteriori disinganni e il Ministero stesso, e queste popolazioni, ed anche l'intero paese, che spera di trarre vantaggio con una congiunzione più celere fra i due mari l'Ionio ed il Tirreno, cioè Taranto e Napoli. Q.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Malgrado il pessimo tempo, i lavori dell'ultimo tronco della linea Pontebbana procedono colla massima alacrità; onde si ha fiducia che la linea stessa potrà essere aperta all'esercizio pel 15 luglio p. v.

Il 15 corr., ebbero luogo su detta linea le prove di resistenza del ponte in ferro sul Fella presso Chiusaforte, che riuscirono pienamente soddisfacenti. Questo ponte è stato costrutto nelle officine della ditta Miani, Venturi e C.i di Milano, sul progetto della Divisione diretta dall'ing. cav. Richard.

Oggi verso le 3 pom. è giunto da Parigi a Torino l'annunciato treno di piacere diretto a Venezia. Il detto treno si compone di 21 vetture di 2.a classe, e trasporta circa 550 viaggiatori. Ripartirà da quì domani sera alle 10.50, e, dopo alcune ore di sosta a Verona, giungerà a Venezia venerdì alle 4.30 pom.

Quanto prima avrà luogo il collaudo definitivo dei lavori della ferrovia Treviglio-Rovato.

A tale collaudo, col concorso dei delegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, prenderà parte, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici, il Commissario tecnico governativo signor cavalier Bussi.

La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ha fatto conoscere all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia essere suo intendimento di por mano quanto prima alla costruzione di una nuova galleria d'accesso nord alla grande Galleria del Fréjus.

La necessità di tale opera si fa maggiormente sentire da alcuni anni; e nel presente stato delle cose, sembra che un ulteriore ritardo potrebbe compromettere la sicurezza e l'importanza di quel valico.

La nuova galleria, tracciata sopra una curva, verrà a congiungersi con quella rettilinea; e rimedierà agli inconvenienti, sia della galleria del Replat già stata abbandonata, sia della linea a cielo aperto tuttora in esercizio lungo il contrafforte del monte, il cui terreno detritico è in continuo movimento.

Veniamo informati che domenica, 18 corr., è stato formulato a Vicenza l'atto definitivo di concessione del *tramway* a vapore, che faciliterà le comunicazioni con Recoaro. Sono concessionarii gli ingegneri Pompeo Marini ed Angelo Ignazio Avesani.

La linea, stata concessa dalla Provincia, parte da Vicenza, e va fino a Valdagno, con due diramazioni: una lungo la strada per Arzignano; l'altra da Valdagno alla importantissima miniera carbonifera dei Pulli, propria della Società Veneta montanistica, ed ora tenuta in affitto dall'illustre senatore Alessandro Rossi di Schio.

Noi crediamo che questo *tramway* sia tra i più importanti fra quelli che attualmente preoccupano la pubblica opinione; e siamo certi che i concessionarii, con la loro attività ed intelligenza, sapranno attivare la promettentissima speculazione anche prima del giugno 1880, termine fissato per il compimento dei lavori.

L'iniziativa stata presa da Vicenza, il coraggio di quel benemerito Consiglio provinciale, e l'energia dei concessionarii assicurano un nobile esempio alle provincie italiane, le quali pur debbono convincersi che male a proposito si chiede e si attende tutto dal Governo.

Ci scrivono da Roma che la Società belga di *tramways* e ferrovie economiche, che esercisce attualmente il *tramway* a vapore di Milano-Saronno-Tradate e quello di Roma-Pontemolle, aprirà al principio del p. v. giugno la nuova linea da Roma a Tivoli, di cui abbiamo più volte parlato.

Tutto il materiale ruotabile venne commesso al rinomato Stabilimento del cav. Felice Grondona di Milano, da cui, come ricordammo ancora, uscì pure il materiale ad uso delle Ferrovie venete interprovinciali, ed altro parecchio per linee ultimamente aperte all'esercizio.

Le vetture ora costrutte per la Roma-Tivoli differiscono interamente da quelle sinora adoperate; il treno è quasi eguale a quello delle ferrovie ordinarie, benchè la cassa non differisca da quella pei *tramways*. Queste vetture sono elegantissime e di grande solidità, e devesi farne particolare elogio al distinto costruttore.

Noi non possiamo che encomiare la suddetta Società belga, che, quantunque straniera e pur facendo il proprio interesse, sa dare così efficace impulso all'industria nazionale; ed auguriamo che l'esempio sia in grandi proporzioni imitato, perchè in tal modo soltanto i nostri costruttori potranno mettersi in grado di rivaleggiare colla concorrenza estera.

L'Impresa Cerimedo e C.i, avente sede in Milano (Stabilimento all'Elvetica), è riuscita aggiudicataria dei lavori di costruzione e posizione in opera di un ponte in ferro sul. fiume Adige, presso Parona (linea Verona-Ala).

Questo ponte consterà di cinque travate, delle quali tre continue a partire dalla riva destra, e due indipendenti; e dovrà essere ultimato entro tre mesi dalla data della firma del contratto d'appalto.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato in questi giorni la fornitura di 18 mila tonnellate di carbone minuto inglese alla ditta Cory Brothers di Cardiff.

La stessa Amministrazione ha pure aggiudicata la fornitura di 11 mila tonnellate di guide di acciaio Bessemer alla ditta John Cockerill di Seraing.

Notizie Ferroviarie Italiane

Conferenze ferroviarie. — Leggesi nell'*Opinione* del 19 corrente:

Ieri sera, nella Scuola preparatoria per agenti ferroviarii, adunavasi un scelto uditorio per assistere alla conferenza che vi dette l'on. deputato Gabelli sulle ferrovie, considerate dal punto di vista militare. Veramente l'esposizione delle condizioni nelle quali si trovano le nostre ferrovie non fu troppo confortante; e giustamente l'on. Gabelli fece voti affinchè, piuttosto che pensare a costruire nuove ferrovie sotto il pretesto di provvedere ad esigenze militari esagerate, si procuri invece di migliorare le condizioni delle ferrovie esistenti, provvedendole dei mezzi occorrenti per il pronto carico e scarico del materiale da guerra.

Fra l'uditorio si mostravano parecchi ufficiali superiori del nostro esercito, nonchè deputati ed ingegneri.

Le parole dell'on. Gabelli furono salutate da ripetuti applausi.

Esercitazioni ferroviarie militari. — L'altro ieri, scrive l'*Italia Militare* del 17 corr., alla Stazione della ferrovia di Roma aveva luogo una esercitazione di *caricamento* e *scaricamento* di una batteria da c. 9 su 8 pezzi, in completa formazione di guerra (uomini, quadrupedi, materiale).

Assistevano all'esercitazione S. A. R. il Duca d'Aosta, comandante il VII Corpo d'armata, ed il generale Bariola, comandante la divisione di Roma, coi rispettivi Stati-maggiori, e cogli ufficiali tutti della brigata d'artiglieria distaccata in Roma.

La Direzione delle Ferrovie Romane aveva cortesemente disposto per la formazione del *treno militare* necessario, e perchè l'intero piano caricatore delle merci a piccola velocità fosse a disposizione della batteria per l'esercitazione di caricamento e di scaricamento.

Alle due pomeridiane, la batteria *attaccata* entrava nel recinto della Stazione, ed alle quattro era totalmente caricata sul treno militare (uomini, cavalli e materiale), pronta a partire.

Si procedette quindi allo scaricamento, ed alle 5 1\|2 la batteria usciva dalla Stazione, defilando davanti a S. A. R. il comandante del VII Corpo d'armata.

Le operazioni di carico e di scarico procedettero regolarissimamente, e con tutta la rapidità consentita dalle condizioni locali e dal materiale ferroviario.

Tali esercitazioni, che per provvida disposizione ministeriale debbono eseguirsi in tutti i principali presidii che ne abbiano la possibilità, e con truppe delle tre armi, nel mentre riusciranno grandemente vantaggiose all'istruzione militare ferroviaria dell'esercito, serviranno a fornire tutti i dati di costruzione, di cui è necessario tener calcolo nella sistemazione delle Stazioni e nella fabbricazione del materiale per soddisfare alle esigenze del servizio militare.

In questi ultimi anni molto, ma non tutto, si è fatto a tale riguardo; e speriamo che nella soluzione della quistione ferroviaria, la quale in oggi è sì viva, si terranno nel debito conto e si soddisferanno sempre più le condizioni necessarie per ottenere un pronto e sicuro servizio ferroviario militare.

Ferrovie Venete. — La *Gazz. di Venezia*, del 16 corr., dice che la Commissione provinciale ferroviaria aveva in quel giorno concretato la sua domanda al Governo, chiedendo l'iscrizione nel progetto di legge delle due intiere linee Mestre-Portogruaro-Casarsa-Gemona, e Mestre-Castelfranco-Bassano-Primolano; ponendo in seconda linea la questione della categoria, in cui siffatte linee o parte di esse vadano collocate.

La stessa *Gazzetta* aggiunge che sarebbe assicurato l'attacco a Treviso, anzichè alla inconsulta e perniciosa deviazione d'Istrana, della ferrovia di Belluno; e sarebbe stata abbandonata anche la strana idea di una nuova linea ferroviaria da Treviso e Oderzo a Casarsa. A questa linea sarebbe stata sostituita l'altra, molto più ragionevole, di Oderzo-Motta, con attacco alla linea di Portogruaro.

Tramway Peretola-Brozzi. — La *Nazione* dice chè fra una diecina di giorni, tutto al più, si aprirà il nuovo tronco di ferrovia a cavalli fra Peretola e Brozzi, e si proseguiranno gli altri lavori per soddisfare le popolazioni di quei dintorni, che invocano questo nuovo e tanto utile modo di locomozione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto annuncia la *Nuova Gazzetta di Zurigo*, l'Italia non sarebbe contenta della rappresentanza riservatale nel Consiglio di amministrazione della Società della ferrovia del Gottardo, e domanderebbe che fossero eletti altri tre membri, oltre quelli che già la rappresantano in detto Consiglio. Inoltre essa insiste perchè la ferrovia del Monteceneri sia compiuta per l'epoca medesima in cui saranno aperte le linee d'approccio al gran tunnel.

Mentre da parte della Svizzera sembra si sollevino delle difficoltà riguardo alla prima domanda dell'Italia, la seconda sarebbe ben accolta, riconoscendosi che, colla costruzione in tempo debito del Monteceneri, gl'interessi dell'impresa del Gottardo ne ritrarrebbero vantaggio; tanto più che si prevede che difficilmente il tronco italiano di raccordamento presso Pino sarà compiuto per l'epoca in cui le linee svizzere saranno terminate. (*Vedi la nostra Corrispondenza da Roma*).

— L'avanzamento dei lavori di traforo della grande galleria fu nella scorsa settimana: dalla parte di Göschenen m. 31.20, da quella di Airolo m. 38; in totale m. 69.20, cioè in media giornaliera m. 6.15.

Ad Airolo si ebbe una sospensione di tre giorni per l'allineamento della galleria fatto dalla Compagnia, e di altre 39 ore per riparazioni al condotto dell'acqua del Ticino.

Rimangono a forare, pel compimento della galleria di direzione, m. 1814.30.

Ferrovie del Sud dell'Austria. — Il 28 corr. si terrà a Vienna l'annuale assemblea degli azionisti di questa Società, per udire il rapporto della gestione 1878 ed approvarlo. La *Semaine financière*, come il solito, riferisce antecipatamente in sunto i risultati di tale gestione. I prodotti lordi ascesero alla somma di 91 milioni di franchi, le spese a fr. 38,500,000; rimanendo così un prodotto netto di fr. 52,500,000, cioè fr. 300,000, in meno dell'anno 1877. Questa diminuzione di prodotto devesi però attribuire al cambio, che nel 1877 costò meno; ed al servizio dei prestiti, il quale proporzionalmente si è alleggerito col rimborso di 45,000 Buoni.

In definitiva, la *Semaine* crede che l'esercizio 1878 si salderà con un benefizio di 2,200,000 fr. circa, superando di quasi fr. 1,300,000 l'avanzo libero portato lo scorso anno alla riserva.

È evidente che questa somma di fr. 2,200,000, non potrà essere distribuita agli azionisti, non essendo ancora giunta la riserva al suo stato normale. Con la detta somma la riserva salirebbe già a quasi 4 milioni. I risultati soddisfacenti dei primi mesi di esercizio del corrente anno fanno sperare che alla fine di questo si potrà, se non totalmente, ma quasi ricostituire la riserva. Così la sospirata epoca dei dividendi si avvicina, benchè non se ne possa ancora fissare definitivamente la data.

Ferrovie tedesche — Rileviamo dai giornali tedeschi che in Germania i lavori delle nuove ferrovie procedono alacremente, e che fra brave verranno aperte all'esercizio le seguenti linee:

1. Da Neckargemünd ad Eberbach ed Jagstfeld — 2. Da Friederichsfeld a Schwetzingen — 3. Da Durlach ad Eppingen — 4. Da Hausach a Schiltach — 5. Da Grötzingen a Bretten ed Eppingen — 6. Da Herford a Detmoldt — 7. Oberhausen a Boltrop.

Notizie Diverse

L'inchiesta sui tabacchi. — La *Riforma* dice che la mattina del 14 corr., nella sala della bibilioteca del Ministero delle finanze, si è riunita la Commissione reale d'inchiesta, nominata con decreto del 20 aprile scorso, avente l'incarico di studiare i provvedimenti opportuni alla scadenza del contratto colla Società anonima per la Regìa cointeressata all'esercizio del monopolio dei tabacchi.

Presiedè l'adunanza l'on. Ministro delle finanze; e v'intervennero gli on. senatori: Brioschi, Cannizzaro, Finali; gli on. deputati Melodia, Canzi, Laporta, Monzani, Plebano Robecchi, Luzzatti; il signor Saponieri, consigliere della Corte dei conti; il sig. Busacca, Consigliere di Stato; il sig. Bennati, Direttore generale delle Gabelle; i signori Ellena ed Orgitano, ispettori generali al Ministero delle finanze; il sig. Turconi, capo-divisione al Ministero delle finanze; il sig. Bechi, direttore della Stazione agraria di Firenze; e il signor Cappa, ispettore tecnico presso la Delegazione governativa per la Regìa, ed il signor Queirolo come segretarii.

Erano assenti l'on. senatore Giorgini, e gli on. deputati Incagnoli, Perazzi e Nervo.

Dopo un breve ed appropriato discorso dell'on. Ministro delle finanze, che dichiarò largo e pieno il mandato della Commissione sullo studio del nuovo regime che meglio possa convenire alle finanze dello Stato ed agli interessi economici del paese, la Commissione si costituì, nominando, con maggioranza di voti, a presidenti l'on. senatore Brioschi, ed a vice-presidente l'on. deputato Laporta.

Si discusse sul metodo da seguire per i lavori della Commissione, e per la sua divisione in Sotto-Comitati.

Varii oratori presero parte a questa discussione; e quindi si approvò una proposta dell'on. Luzzatti, con un emendamento dell'on. Laporta, nei seguenti sensi:

« La Commissione nomina un Sotto-Comitato di 5 membri, che di accordo con la Presidenza prepari uno schema di questionario e lo sottoponga entro un mese alla Commissione, insieme alla proposta del metodo opportuno per i suoi lavori.

« Il Sotto-Comitato inoltre raccoglierà tutti i documenti, che all'interno e all'estero possono aversi per lo studio della quistione. »

L'incarico della nomina dei componenti il Sotto-Comitato venne affidato alla Presidenza, che lo esercitò nominando l'on. senatore Cannizzaro, gli on deputati Luzzatti, Canzi e Melodia, ed il comm. Ellena.

Il macinato e il contatore. — Leggiamo nel l'*Economista d'Italia*:

I risultati delle riscossioni della tassa sul macinato, liquidata col contatore, presentano una diminuzione notevole, se non nel mese di aprile, nel primo quadrimestre dell'anno. Nell'aprile dell'anno corrente, il macinato diede un reddito di L. 6,615,302.84, con una differenza in più sul mese di marzo dello stesso anno, di L. 324,205.36. Confrontando le riscossioni dell'aprile ultimo con quelle del medesimo mese dell'anno precedente, si ha invece una diminuzione di L. 283,762.12.

Prendendo tutti insieme i risultati del primo quadrimestre dell'anno corrente, e ponendoli in confronto con quelli del medesimo periodo di tempo dell'anno decorso, si ha un reddito di L. 24,711,310.40; e nel medesimo periodo del 1878 di L. 24,804,175.71, con una differenza in meno, sui primi quattro mesi del 1879, di L. 92,865.51.

Casse postali di risparmio. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il resoconto ufficiale sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di gennaio 1879.

Nel mese di gennaio 1879 vi ebbero luogo depositi 37,637 e 10,518 rimborsi; furono emessi libretti 9,593, e ne furono estinti 280.

L'importo dei depositi nel predetto mese è stato di L. 3,336,732. 90; e di L. 1,150,980. 73, l'importo dei rimborsi. Onde un residuo credito nei depositanti di L. 2,185,752. 17.

Sommando queste cifre con quelle dei mesi precedenti dell'anno scorso e con quelle degli anni 1876, 1877 e 1878, si hanno, dal principio dell'anno 1876 fino a tutto gennaio 1879, lire 31,053,628 30 d'importo dei depositi; lire 17,885,428.89 d'importo dei rimborsi; quindi L. 13,324,511.35. di residuo credito nei depositanti.

Miniera carbonifera. — Il 5 corrente, nel paese di Ghivizzano in Val di Serchio, l'ingegnere-capo delle Miniere dichiarava con suo verbale la scoperta di un banco di lignite, dello spessore di m. 1 55, nella cominciata galleria in fondo al pozzo. Gli studii e i lavori di ricerca affidati al prof. Moro, in terreno lontano dagli affioramenti, facevano, a suo avviso, presagire la scoperta del vero banco, caratteristico di un bacino carbonifero, alla profondità di m. 15 dall'occhio del pozzo. In grazia del saggio fatto in galleria, il banco rivela regolarmente la sua direzione, inclinazione e potenza. Il deposito si estende a parecchi chilometri quadrati: la qualità è bellissima, quasi affatto priva di piriti, ed ha la singolare prerogativa di gonfiare e fondere sotto l'azione del fuoco a modo del litantrace, e di ridursi perciò ad un lucente coke, della forza del carbone di quercia, utilissimo per grandi forni minerarii. Questo fatto è di grande utilità alla Valle di Serchio e alla provincia di Lucca, e conferma le ricchezze minerarie di cui è singolarmente dotata la Toscana.

La luce elettrica. — Togliamo da una rassegna scientifica del *Journal des Débats* ciò che segue:

La candela Jablochkoff, appena comparsa, sta ormai per essere superata. Il signor Jamin ha esposto, giorni sono, a qualche privilegiato, nel laboratorio della Sorbonna, la sua nuova candela elettrica. Il sistema del dotto professore della Scuola politecnica è evidentemente superiore a quello Jablochkoff. L'effetto è migliore. Colla stessa forza motrice è possibile di illuminare due candele di più e di ottenere una intensità luminosa doppia. L'effetto luminoso totale è dunque quadruplicato. Inoltre, la candela, invece di durare un'ora ed un quarto solamente, impiega quasi sei ore per consumarsi. Si fissa ogni sera sul suo sostegno, e la vi si lascia; e brucia senza interruzione con una luce bianchissima.

L'ultima disposizione adottata dal signor Jamin è diversa di quella che aveva mostrato in principio. La candela abbruccia dal basso e non dall'alto, come quella Jablochkoff. Essa è stretta in una specie di mascella nella sua parte superiore, e l'arco voltaico si forma all'estremità inferiore. La candela è formata da due verghe di carbone, disposte parallelamente senza contatto. Le verghe hanno da 4 a 6 millimetri di spessore e da 50 a 100 centimetri di lunghezza, a seconda della durata dell'illuminazione; l'arco consuma circa 6 centimetri all'ora.

Dal sostegno superiore discende un quadro di fili metallici avvolgenti la candela; in questi fili circola una corrente elettrica che reagisce continuamente sull'arco, e gli comunica delle particolari proprietà. L'arco elettrico sporgente fra due punte di carbone tende ad innalzarsi ed a ricurvarsi, ed anche a spegnersi sotto l'azione di una corrente d'aria, al pari della fiamma di una semplice candela; la distanza di accensione, aumentando in causa di questo inconveniente, accresce la resistenza, ciò che aumenta il dispendio di forza elettro-motrice. Nell'illuminatore Jamin la corrente che circola nel quadro agisce sull'arco voltaico. La parte inferiore orizzontale del quadro attrae in basso l'arco, il quale naturalmente tende a ricurvarsi verso l'alto. L'arco splende dunque senza curvatura, quasi in linea retta, e il suo calore condensato ai due capi delle verghette li porta al centro. La luce prodotta è, come si sa, sempre più viva quanto più la temperatura è elevata. I carboni, invece d'essere semplicemente arroventati, come avviene nella candela Jablochkoff, raggiungono il bianco vivo. Così la luce risultante è più intensa e non presenta più quella tinta rossa e violacea delle antiche candele. La combustione è regolare senza estinzione, perocchè la distanza d'accensione è assai ridotta e l'arco è per conseguenza solidamente stabilito. La luce si espande verso il suolo, invece di sfuggire verso il cielo.

Questo sistema evita le antiche manipolazioni così incomode. Le estremità delle verghette sono legate per l'ac-

cessione ad un filo metallico che attraversa un anello di *caucciù*. Si fa passare la corrente, il filo si riscalda, il *caucciù* si fonde e i carboni si accendono.

Ecco, senz'altro, apprestata della luce fissa e chiara per un'intera serata. Una esperienza ripetuta ci informerà della portata pratica di questo nuovo illuminatore; checchè ne sia, in queste condizioni di azione è possibile che la luce elettrica, resa più economica e più comoda e regolare, divenga suscettibile di qualche applicazione alla pubblica illuminazione.

Il Canale interoceanico — Giovedì scorso venne inaugurato a Parigi il Congresso internazionale per lo studio del grandioso progetto del taglio dell'Istmo americano, mercè il quale verranno congiunti i due mari, il Pacifico e l'Atlantico.

L'ammiraglio La Roncière Le Noury, presidente della Società francese di geografia, prima di rimettere la presidenza all'illustre Ferdinando Lesseps, aperse le sedute con brevi parole. Preso quindi il posto presidenziale, il Lesseps pronunziò un discorso col quale ha ringraziato tutti gli scienziati che risposero all'appello della Francia, per prestare il loro concorso ad un'opera che deve aumentare il benessere dell'umanità, facilitando le relazioni tra i due continenti. Il Lesseps ha voluto circondarsi degli ingegneri, che con lui collaborarono alla costruzione del canale di Suez, fra i quali emerge il distinto italiano commendatore E. Gioia. Molti Stati dei due mondi vi sono ufficialmente rappresentati. L'Italia vi ha mandato il comm. Cristoforo Negri, illustre membro della nostra Società geografica, il quale sulla proposta del Lesseps, venne nominato uno dei vice-presidenti.

Dei sette progetti presentati, il Congresso rivolgerà i suoi studii sopra due; uno per l'istmo di Panama, l'altro per il Nicaragua. Col primo progetto, bisogna forare un tunnel di sei chilometri per passare a livello da un oceano all'altro. Questo tunnel che traverserà roccie di un'estrema durezza, deve avere una sezione sufficiente per dare passaggio a dieci navi di grande tonnellaggio. Nel progetto pel Nicaragua, si propone di creare quattordici cateratte; sette sul versante del Pacifico e sette su quello dell'Atlantico. Secondo una variante molto ardita, ultimamente proposta, a ciascuna serie di sette cateratte, se ne sostituirebbe una sola.

Il Congresso credesi potrà esaurire le sue discussioni in otto o dieci sedute. Non mancheremo di riferirne l'esito ai nostri lettori.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Servizio cumulativo Italo-Franco-Svizzero via Modana-Ginevra.

Si porta a conoscenza del Pubblico che in seguito a decisione delle Strade Ferrate Svizzere, a cominciare dal giorno *15 giugno p. v.* non sarà più applicabile ai trasporti di *Cereali — Farine indigene — Legumi secchi — Semi da prato — Semi oleosi* e *Riso* la Tariffa Comune N. 441-P.V. Italo-Franco-Svizzera, via Modana-Ginevra, attuata il 15 maggio 1878, come dall'Avviso delli 4 dello stesso mese ed anno, e ciò non ostante le insistenze di quest'Amministrazione, la quale potè soltanto ottenere che la decisione originariamente presa pel 15 maggio corrente fosse protratta alla data suddetta.

In conseguenza i trasporti di cui sovra in destinazione della Svizzera non saranno accettati dal suddetto giorno *15 giugno p. v.* che in servizio cumulativo Italo-Francese per Ginevra o per quell'altra Stazione di frontiera Franco-Svizzera che sarà indicata dal mittente sulla lettera di porto, donde si faranno proseguire a tenore dei regolamenti e delle Tariffe interne delle Strade Ferrate Svizzere.

Avvertesi per altro che ai sovraindicati trasporti sarà applicata da Ginevra o dall'altra Stazione di frontiera Franco-Svizzera, la Tariffa Speciale N. 6-P.V. recentemente stabilitasi fra le Strade ferrate: Occidentale-Svizzera, Jura-Berna-Lucerna, Centrale-Svizzera, Nazionale-Svizzera e Nord Est-Svizzera, qualunque sia il punto d'entrata e la provenienza dei trasporti stessi, sempre quando trattisi di spedizioni di almeno 5000 chilogrammi per vagone o paganti per tal peso.

In quest'occasione si annunzia fin d'ora che si stanno ultimando le trattative colle Strade ferrate Francesi e Svizzere per ammettere al suddetto servizio Italo-Franco-Svizzero, via Modana-Ginevra, molte altre Stazioni Italiane e per ampliare la Nomenclatura e Classificazione delle merci favorite dalla precitata Tariffa Comune N. 441 pei trasporti a Piccola velocità. — Tostochè si avrà ottenuto il consenso delle Amministrazioni interessate in detto servizio se ne darà partecipazione con altro Avviso indicante la data dell'attuazione di siffatti accordi.

Milano, 14 maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella scorsa settimana, si giovarono grandemente della buona tendenza spiegata specialmente a favore della Rendita, e perciò le Azioni della Società delle Meridionali mantennero sempre un mercato attivo, che le fece salire da 377 a 390.

Ferme sempre le Obbligazioni relative a 270 e 271.

Le Sarde sostenute anch'esse: quelle della serie A si negoziarono a 272.50 e 272.75; la serie B a 276.75 e 277; le nuove a 255 e 256.50. Queste Obbligazioni continuano a fare concorrenza alle Obbligazioni vecchie, avvalorate come esse sono dalla garanzia diretta del Governo; e fanno perciò concorrenza anche alle Obbligazioni Meridionali e alle Obbligazioni Vittorio Emanuele, che non hanno maggior reddito e che costano da 10 a 12 lire di più delle nuove Obbligazioni sarde.

Le Azioni delle Ferrovie romane, dopochè è stato presentato al Parlamento il progetto di legge pel riscatto, diedero luogo a molte richieste, e in questi ultimi giorni si negoziarono a 118 e a 120.

L'Alta Italia si aggirò tra il 285.25 e il 285.50.

Le Pontebbane tra il 417 e 418.

A Parigi le Lombarde tennero il prezzo di 168 a 167; le Obbligazioni quello di 261. Le Vittorio Emanuele si aggirarono sul 256 a 260. Le Azioni Ferrovie Romane da 108 salirono a 110; le Obbligazioni relative da 300 a 303.

ESTRAZIONI

Prestito Municipale di Napoli del 1871 — 31ª estrazione eseguita il 15 maggio 1879.

Obbl.	Pr.	Obbl.	Pr.	Obbl.	Pr.
15848	L. 20,000	72132	L. 500	56861	L. 500
42882	» 1000	3845	» 500	51860	» 500
23589	» 1000	50317	» 500		
4639	» 1000	73257	» 500		

Sono stati poi sorteggiati altri 10 premii da L. 1000, e 20 da L. 300, e 173 cartelle saranno rimborsabili alla pari.

CONVOCAZIONI

Cartiera Italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina d'un nuovo Consiglio d'amministrazione.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Gli Azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 15 giugno prossimo in Padova (via Eremitani, 3306) per udire la relazione del Consiglio d'Amministrazione sulla gestione 1878, nonchè la relazione dei Censori e per la nomina di consiglieri e censori uscenti.

Avvisi d'Asta

Il 29 corr., presso la Direzione territoriale del Genio Militare di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la sistemazione ed ampliamento della caserma *Le Grazie* ad uso del Distretto militare in Frosinone, in diminuzione del prezzo di L. 78,030.77, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguirsi entro 300 giorni. Deposito cauzionale L. 9.200 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 corr. presso la Direzione d'artiglieria del laboratorio pirotecnico di Capua si terrà un'asta per la provvista di chilog. 40.000 di ottone in lamiera mezzana (per bossoli) per l'importo di L. 112,000. Consegna in due metà, la 1.a entro 50 giorni, la 2.a entro 60. Deposito L. 11.200 in contanti o rendita D. P.

— Il 2 giugno p. v. presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della variante denominata di Cesarò lungo il tronco da Mandria Vecchia alla gola degli Impisi della strada nazionale Termini-Taormina, compresa fra i siti Angelone e Palombaro, della lunghezza di m. 6112.77, per la presunta somma di L. 231.073. Lavori da eseguirsi in un anno. Deposito L. 11.000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Treviso si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale 47 detta d'Allemagna, scorrente in provincia di Treviso, compresa fra la Stazione ferroviaria di Conegliano ed il confine colla provinciale di Belluno oltre Cimafadalto, esclusa la traversata di Vittorio, della lunghezza di m. 22.615 per la presunta somma di L. 18.810. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 1.900 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone, idem.

— Il 3 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di seconda serie dalla traversa di Platì a Bagaladi, compreso fra la Sella Cerasia e l'abitato di Bagaladi, della lunghezza di m. 17.120, per la presunta somma di L. 310,300. Lavori da eseguirsi in due anni. Deposito interinale L. 16.000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno presso la Prefettura della provincia di Cuneo si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla triennale manutenzione del 1° tronco della strada nazionale n. 13 da Cuneo in Francia pel colle di Tenda, compreso fra la città di Cuneo e la vetta del Colle, della lunghezza di m. 37.895, escluse le traverse degli abitati, per la presunta somma di L. 19.730. Manutenzione dal giorno della consegna al 31 marzo 1882. Deposito interinale L. 5000 in valuta legale; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno (3) presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Cosenza si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della strada provinciale di 2ª serie da Mormanno per Papasidero a Scalea, compreso fra Scalea e l'abitato di Santa Domenica, della lunghezza di m. 11,265.42, per la presunta somma di L. 144,637. Lavori da eseguirsi in due anni. Deposito interinale L. 7.300 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, idem.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione di Commissariato militare marittimo in Spezia (corso Cavour, 14) si terrà un'asta per l'appalto di una muta di caldaie marine, di tipo regolamentare, composta di quattro caldaie a tre forni ciascuna, e dei corrispondenti accessori, per la somma complessiva di lire 120,000. Deposito cauzionale L. 12,000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

16ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *aprile* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	438,343.22	303.14
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	417,553.43	288.76
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 20,789.79	+ 14.38
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	6,065,616.69	4194 76
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	5,477,275.13	3787.88
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 588,341.56	+ 406.88
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	226,667.31	196.25
Settimana corrisp. nel 1878.	1,145.—	150,014.70	131.02
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 10	+ 76,652.61	+ 65.23
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.63	2,522,938.97	2186.96
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,139.80	2,154,876.99	1890.57
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 13.83	+ 368,061.98	+ 296.39

Strade Ferrate Romane

8ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	418,322.09	13,163.46
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	427,454.16	13,540.98
Differenza (in più . . .	11	—	—
Differenza (in meno . . .	—	9,132.07	377.52
Ammontare dell'Esercizio dal 1° al 25 febbraio 1879 . . .	1,657	3,812,188.35	14,995.31
Periodo corr. 1878	1,646	4,243,883.69	16,804.99
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	431,695.34	1,809.68

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di marzo 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	30,172.95	11,395.00	7,841.70
Piccola Velocità	7,331.50	230.30	3,611.65
Totali . . .	37,504.45	11,625.30	11,453,35

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 gennaio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,047.41	»	27,370.77	34,418.18
Bagagli e cani.	»	69.87	»	308.04	377.91
Merci a G.V. ..	»	623.02	»	3375.02	3,998.04
Merci a P.V. ..	»	6,873.22	»	10,586 88	17,460.10
Introiti diversi.	»	376.70	»	624.80	1,001.50
Totale L.	»	14,990.22		42,265.51	57,255.73

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XII.ª Estrazione delle Obbligazioni

eseguitasi in seduta pubblica il 15 maggio 1879. Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° ottobre 1879, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° ottobre 1879 in poi cessano di essere fruttifere.

Numeri d'iscrizione comuni alle Serie A, B, C, D, E.

NB. I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons)

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
1076	1080	41826	41830	85296	85300	162121	162125	219876	219880
1341	1345	43886	43890	85971	85975	163946	163950	220106	220110
2901	2905	46231	46235	87386	87390	166936	166940	221236	221240
3781	3785	47846	47850	90946	90950	170746	170750	221946	221950
5551	5555	49701	49705	91731	91735	170951	170955	222211	222215
9996	10000	50976	50980	97356	97360	171186	171190	222796	222800
12266	12270	51831	51835	98921	98925	175091	175095	222976	222980
15396	15400	53826	53830	106291	106295	175421	175425	230256	230260
15601	15605	56116	56120	106736	106740	176701	176705	230266	230270
17901	17905	60036	60040	106776	106780	182411	182415	233411	233415
19086	19090	60966	60970	108766	108770	183666	183670	234041	234045
21176	21180	61481	61485	108841	108845	185456	185460	235766	235770
22161	22165	61536	61540	119676	119680	188661	188665	236456	236460
23136	23140	62066	62070	120551	120555	191486	191490	238366	238370
23316	23320	64961	64965	121756	121760	196736	196740	243181	243185
23826	23830	67641	67645	123406	123410	196971	196975	244141	244145
24756	24760	68461	68465	124061	124065	200006	200010	244461	244465
26801	26805	70546	70550	140576	140580	200156	200160	246031	246035
26891	26895	71631	71635	142021	142025	206726	206730		
27241	27245	73851	73855	142336	142340	208201	208205		
28696	28700	78171	78175	145476	145480	209091	209095		
30536	30540	79006	79010	148431	148435	209651	209655		
36586	36590	80111	80115	149671	149675	209786	209790		
38651	38655	83271	83275	161476	161480	217816	217820		
38915	38920	83516	83520	161501	161505	218821	218825		

Numeri estratti in più per la Serie B

dal N.	al N.
251516	**251520**

Numeri d'iscrizione della Serie F.

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
1611	1620	13051	13060	19371	19380	21741	21750	25061	25070
12611	12620	13961	13970	21301	21310				

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, li 15 maggio 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**
Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GENOVA Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele **GENOVA**

BAGHINO GIUSEPPE E F.GLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart S. G. B.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)
DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al
Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)
oppure dall'agente generale per l'Italia
Sig. Massimo Vuillaume, 20, Via Palestro — GENOVA.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù. ecc.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Crampone, Stecche e Piastre per ferrovie.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, nel giorno 5 del prossimo giugno a mezzodì, avrà luogo nella sede della Società in Firenze, via Renaj, n. 17, l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti col seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1878, preventivo del 1879 e deliberazioni relative.
3° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli Statuti sociali.
4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 21 al 25 maggio prossimo:

A **Firenze**, alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli**, alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino**, alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova**, alla Cassa Generale;
» **Milano**, presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno**, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Roma**, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano (via Due Macelli, 79),
» **Ancona**, presso la Cassa della Direzione Sociale dell'esercizio;
» **Parigi**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra**, presso i signori Baring Brothers e C

Firenze, 29 aprile 1879.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 99 del 28 aprile, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA A GARA VERBALE.

Il giorno *2 prossimo giugno* e successivi occorrendo, dalle ore 9 antim. alle 3 pom., nel locale e sul piazzale detto della *Magna* (Corpi Santi Porta Garibaldi) di proprietà di questa Amministrazione, si passerà all'incanto in via amichevole di parecchie partite di materiali ed oggetti diversi, provenienti dal Cantiere dei lavori per la Galleria del monte Olimpino fra Como e Chiasso, e ripartiti come segue;

a) MACCHINE ED OGGETTI AFFINI, e cioè: *N. 3 Caldaie, 3 Motrici, 3 Locomobili e 9 Pompe* . . . . Lotti 16
b) CONGEGNI DIVERSI: *N. 3 Tamburi, 1 Ventilatore ed annessi (Kilogr. 3300), Tubi diversi (Kilogr. 11,200)* » 5
c) VAGONETTI e BENNE: *Vagonetti* N. *94*, *Benne N. 70* . . . . » 3
d) ATTREZZI VARII: *Cordoni (kilog. 5,000). Attrezzi metallici e catene (kilog. 10,205), Cuoio (kilog. 600)* » 6
e) ROTTAMI IN GHISA, ZINCO, BRONZO e PIOMBO e ZOLFO IN CANNA ED IN ROTOLI *(kilog. 3,000)* . » 2
f) MATERIALI D'ARMAMENTO DI BINARI *(kilog. 70,000)* . . . . » 2
g) MATTONI REFRATTARI, GRANITO e BEVOLE: *Mattoni N. 1000 e Metri 4 pietra* . . . . » 1
h) LEGNAMI: *Metri 220 cubi* . . . . » 4
i) CARRI DA STERRO *N. 8* . . . . » 1

Totale lotti 40

L'incanto e la delibera restano subordinati alle condizioni qui appresso che ogni concorrente, coll'atto stesso di presentarsi all'asta, implicitamente riconosce ed accetta:

Ispezione preventiva dei materiali

1 — L'elenco particolareggiato delle partite colla rispettiva suddivisione in lotti, sarà visibile presso il Cantiere di deposito nel locale suaccennato, dal giorno 26 al 31 and. nel qual periodo sarà pure libero d'ispezionare i materiali tutti e gli oggetti da vendersi a chiunque si rivolga all'Agente incaricato della loro custodia. — Perciò gli aggiudicatari, all'atto del ritiro dei materiali non potranno sollevare alcuna eccezione riguardo alla loro natura, alla loro qualità ed al loro stato, e qualsiasi reclamo in proposito sarà considerato come insussistente e nullo.

Indivisibilità dei lotti.

2. — Si potrà concorrere ad uno o più lotti, ma ogni lotto è indivisibile.

Deposito d'asta.

3. — Non si potrà adire all'asta senza aver previamente ed entro il giorno 30 maggio eseguito nella Cassa centrale di questa Amministrazione (Milano, Corso Magenta, N. 24) un deposito in valuta legale equivalente ad 1/20 (un ventesimo) del valore inventariale dei lotti al cui acquisto si aspira. — Ogni concorrente perciò dovrà prima che l'asta incominci, presentare la ricevuta relativa a tale deposito.

Facoltà dell'Agente che presiederà all'incanto.

4. — L'incanto sarà presieduto da un Agente superiore dell'Amministrazione, il quale avrà la facoltà di non fare alcuna aggiudicazione, se i prezzi migliori offerti fossero da esso ritenuti troppo bassi e di troncare l'incanto, annullando le delibere già fatte, qualora giungesse a conoscere od avesse fondamento a sospettare che fra tutti o taluni degli accorrenti sia intervenuta qualche intelligenza a danno dell'Amministrazione.

Delibera.

5. — La delibera sarà fatta verso pagamento a pronti contanti, computando nel medesimo il deposito di gara effettuato dall'aggiudicatario, il quale risulterà dalla ricevuta ch'egli dovrà rimettere al presidente dell'incanto.

In nessun caso poi potranno essere portati in deduzione dell'importo, che l'acquirente sarà tenuto a sborsare, i crediti che lo stesso eventualmente avesse verso il R. Governo e l'Amministrazione.

Consegna di materiali.

6. — La consegna dei materiali ed oggetti avrà luogo sul terreno nel locale e piazzale succitati; per cui incomberà all'acquirente di provvedere a proprio rischio e spesa al loro carico e successiva asportazione.

Asportazione dei materiali.

7. — L'asportazione dei materiali ed oggetti non potrà aver principio che dopo ultimato l'incanto, e dovrà venire compiuta nel termine non maggiore di 15 giorni a partire da quello in cui l'incanto fu chiuso, per ogni partita da 1 a 10 lotti; di 30 giorni per ogni partita da 11 a 20 lotti; di 45 giorni per ogni partita da 21 a 30 lotti; ed infine di 60 giorni per le partite di lotti 31 e più.

Trascorso il termine prescritto senza che l'asportazione sia stata ultimata, verrà concesso per tolleranza altro termine eguale, durante il quale però decorrerà la tassa di magazzinaggio di L. 10 per ogni lotto e per giorno pel materiale non asportato.

Qualora infine, anche dopo decorso il periodo di tolleranza, l'asportazione non fosse stata compiuta, l'Amministrazione passerà alla vendita, come meglio crederà, a tutto rischio del deliberatario dei materiali ed oggetti non ritirati, rivalendosi sulle somme da esso pagate per rimborsarsi della perdita e delle spese contratte, e ciò senza bisogno di far precedere intimazioni legali od altre formalità.

Ammanchi ed avarie dopo l' incanto.

8. — L'Amministrazione non sarà responsabile degli eventuali ammanchi e delle avarie che si verificassero nei materiali, durante il tempo in cui resteranno depositati nel proprio cantiere, dopo l'incanto.

Restituzione dei depositi ai non aggiudicatari.

9. — Ultimata l'asta, l'Agente superiore incaricato di presiedervi, apporrà sopra tutte le ricevute dei depositi di gara fatti dalle Ditte che non risultarono deliberatarie d'alcun lotto, una dichiarazione analoga, all'appoggio della quale tali Ditte, ripresentandosi alla Cassa Centrale, riceveranno di ritorno il deposito da esse fatto.

Milano, 18 maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 28 Maggio 1879 N.° 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL PARLAMENTO

Come abbiamo promesso nel precedente numero, dopo avere riferito il testo della Relazione Grimaldi sulle modificazioni proposte dal Ministero circa il progetto di legge per le costruzioni ferroviarie, riprendiamo oggi il rendiconto della discussione riapertasi, su tale argomento, alla Camera dei deputati:

SEDUTA DEL 19 MAGGIO

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto sulle nuove costruzioni ferroviarie. Il Ministero accetta il progetto della Commissione?

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) crede che la discussione dovrebbe farsi sulle proposte del Governo, salvo a decidere sugli emendamenti.

Presidente. Insomma il Ministero non accetta tal quale il controprogetto della Commissione, e mantiene il proprio. Si terrà dunque a tema della discussione il progetto ministeriale.

La discussione generale è chiusa, non essendovi oratori inscritti dopo quelli che parlarono nella precedente discussione.

Ora si dovrà venire ad una decisione sugli ordini del giorno. Il primo sarebbe quello dell'on. Guala, concernente i *tramways*; ma l'on. Guala non è presente.

Lugli fa una dichiarazione circa un suo ordine del giorno, esponendo le condizioni alle quali lo ritirerebbe.

Gabelli svolge il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a presentare un progetto di legge, dal quale sieno determinati i criterii e le norme per le concessioni di ferrovie economiche, a binario normale od a binario ridotto, e di *tramways* a vapore ».

L'on. deputato sviluppa una serie di considerazioni sul sistema delle ferrovie economiche.

Puccioni svolge il seguente ordine del giorno:

« La Camera, riconoscendo che per il completamento della rete ferroviaria del Regno occorre un valico appenninico nel versante orientale, coll'obbiettivo di Roma, valico che sia coordinato alla grande linea progettata di una ferrovia Adriatico-Tiberina, passa alla discussione degli articoli ».

(Quest'ordine del giorno è firmato da 52 deputati).

Guarini sostiene il seguente ordine del giorno, svolgendo molte considerazioni in appoggio di esso, e ricordando i voti delle Commissioni tecniche e i giudizii d'uomini competenti:

« La Camera, riconoscendo che, per il completamento della rete ferroviaria del Regno, occorre un valico appenninico nel versante orientale con l'obbiettivo di Roma; e con l'intento di giovare gl'interessi militari ed economici interni, non che gli interessi internazionali, abbreviando le comunicazioni dell'alta Italia, e specialmente del Veneto, con la Capitale, passa alla discussione degli articoli ».

(È firmato altresì dagli on. Fossombroni e Minucci).

Mocenni parla in appoggio del seguente ordine del giorno:

« La Camera, riconoscendo che, per il completamento della rete ferroviaria del Regno, occorre un tronco ferroviario che unisca la rete delle Romagne a quella dell'alta Italia, con l'obbiettivo di una via più diretta tra le Alpi centrali e la Capitale; e con l'intento di giovare agli interessi economici e militari, passa alla discussione degli articoli ».

(È firmato pure dagli on. Martini ed Incontri).

La Porta propone l'ordine del giorno puro e semplice su tutti gli ordini del giorno che furono svolti.

Baccarini, parlando per fatto personale, espone le considerazioni che lo indussero a non comprendere l'Adriatico-Tiberina nel suo progetto. Dice che più di cento milioni sarebbero stati necessarii.

Dichiara poi che voterà per l'ordine del giorno dell'on. Puccioni.

Mezzanotte (ministro) dichiara che non accetta l'ordine del giorno dell'on. Lugli. Circa quello dell'on. Gabelli, dice che il Ministero, presentando in novembre il progetto di legge per le nuove linee, esporrà le sue idee sulle ferrovie economiche.

Prega l'on. Gabelli di non insistere nel suo ordine del giorno, assicurandolo che presenterà una legge pei *tramways*. Promette pure agli altri proponenti di ordini del giorno di studiare le questioni da essi raccomandate.

Gabelli ricorda le promesse dell'on. Depretis circa al pro-

getto sui *tramways*. Fa delle considerazioni sulle ferrovie economiche in risposta al Ministro.

Depretis ricorda le circostanze in cui fece le promesse di cui parlò l'on. Gabelli. Discorre delle ferrovie economiche, e dice che queste possono essere di due classi.

Prega alcuni proponenti di ritirare gli ordini del giorno, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero di occuparsi delle loro raccomandazioni. Il presente progetto di legge lascierà insoddisfatti molti desiderii, ma bisogna fare il passo secondo la gamba. Quando saranno soddisfatti i bisogni più urgenti e le finanze saranno migliorate, penseremo alle altre linee, all'Adriatico-Tiberina ed alle altre raccomandate.

Il Ministro eccita poi la Camera ad affrettare la discussione degli articoli.

Grimaldi (relatore) dichiara che la Commissione accetta gli ordini del giorno Puccioni, Mocenni e Guarini, che sono pure accettati dal Ministero.

Gabelli parla per fatto personale, ed insiste nel suo ordine del giorno.

Lugli e *Borelli* ritirano i loro ordini del giorno.

La Porta ritira l'ordine del giorno puro e semplice.

Depretis dichiara che il Ministero accetta l' ultima parte, e non la prima, dell'ordine del giorno Gabelli.

Sono approvati gli ordini del giorno degli on. Puccioni, Guarini e Mocenni, e la prima parte di quello dell' on. Gabelli.

Presidente. Si passerà ora alla votazione dell'art. 1°.

Nicotera chiede la stampa di documenti e perizie concernenti la linea Eboli-Reggio; e fa considerazioni per dimostrare la necessità di questa pubblicazione.

La Camera deve giudicare se sono una realtà i 6 milioni di economia possibile, di cui parlasi nella relazione della Commissione.

Parlano su questa proposta gli on. *Lovito*, *Cavalletto* e *Grimaldi*.

Mezzanotte (ministro) accetta che la detta pubblicazione si faccia.

Si discute poi sui documenti da comprendersi nella pubblicazione, e si delibera che la Presidenza farà stampare il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici e due Relazioni concernenti la ferrovia Eboli-Reggio.

SEDUTA DEL 20.

Pres. È aperta la discussione sull'articolo primo, che è il seguente, secondo il progetto ministeriale:

« È autorizzata la costruzione delle ferrovie contemplate dalla presente legge, secondo le norme e le condizioni dalla stessa specificate ».

Nervo svolge delle considerazioni per dimostrare la necessità di mantenere impregiudicata la questione dell'esercizio delle ferrovie, che non dovrebbe essere governativo.

Baccarini svolge il seguente emendamento:

« È autorizzata la costruzione delle ferrovie complementari *inscritte nelle tabelle annesse e facenti parte integrante della presente legge*, secondo le norme e le condizioni dalla stessa specificate ».

Finzi svolge delle considerazioni in appoggio d'un emendamento, col quale si fisserebbe la spesa in 1200 milioni per le ferrovie, da costruirsi in 20 anni e da indicarsi annualmente in leggi speciali.

L'oratore pronunzia patriottiche parole sulla necessità di non sollevare confronti regionali su queste spese, destinate a sviluppare le risorse economiche della nazione.

Codronchi combatte l'emendamento Baccarini, dimostrandone le pericolose conseguenze e il pregiudizio che esso porterebbe alla discussione delle linee, una volta che fosse approvato.

Grimaldi (relatore) dichiara che la Commissione non accetta gli emendamenti proposti dagli on. Baccarini, Finzi e Nervo.

Nervo parla in appoggio del suo emendamento, e risponde alle osservazioni dell'on. relatore.

Finzi risponde pure all'on. relatore, esplicando il concetto del suo emendamento, secondo il quale le ferrovie dovrebbero costruirsi a spese dello Stato finchè la somma sia sufficiente. Dopo si provvederà.

Luzzatti dice che assiste con profondo rammarico a questa discussione; e dichiara d'aver desiderato di parlare, dopo avere rinunziato alla parola, in seguito alle patriottiche considerazioni dell'on. Finzi e ad alcune osservazioni non esatte del relatore.

Se si potessero risparmiare 50 o 60 milioni, si potrebbe avere il benefizio sicuro della diminuzione di qualche gravoso balzello, di quello del sale, per esempio. Quindi è necessario assicurarsi che il benefizio delle costruzioni si senta equabilmente, come si sentirebbe quello del disgravamento dei balzelli.

L'oratore svolge considerazioni per dimostrare come talvolta i principii si applichino secondo i fini (*ilarità*); e ciò osserva a proposito dei principii e dei criterii cui furono inspirati i progetti della Commissione.

Parla del valico Bassano-Primolano, e chiede perchè a questo si voglia negare il beneficio del concorso intero dello Stato, accordato agli altri valichi.

Molto malcontento destano, infatti, i criterii stabiliti per queste ferrovie.

L'oratore crede che nella Commissione non c'è stato forse alcuno che abbia studiate le condizioni ferroviarie ed economiche del Veneto, con amore pari a quello con cui furono studiate le condizioni d'altre regioni. (*Movimento*).

Le provincie venete, a loro spese, costrussero 270 chilom. di ferrovie. Sono provincie afflitte da calamità, che dànno numerosa emigrazione. Era obbligo del Governo e della Commissione premiare quelle provincie, che avevano dato sì bell'esempio.

Parla della linea di Portogruaro, e dice che bisogna compierla, se vuolsi che sia utile ai fini del commercio internazionale, dicendo sentite parole a favore di Venezia.

Parla anche della necessità della linea Treviso-Motta, che verso Casarsa si innesti con la prima e può con la prima coesistere.

Sarebbe necessario mettere in prima categoria la linea Belluno-Feltre, e in terza quella di Vittorio.

Spera nell'equità della Commissione e del Governo. Se questa speranza fosse delusa, l'oratore si riserverebbe di fare quei paragoni che oggi si astiene dal fare. (*Bene!*)

Depretis prega gli on. Baccarini e Nervo di non insistere nei loro emendamenti.

Il Ministro risponde poi alle osservazioni dell'on. Finzi, e dice che la sua proposta muterebbe i criterii di questa legge. Il Governo era obbligato per legge a presentare un piano regolatore delle costruzioni ferroviarie.

Il Ministro dichiara che il concetto dell'on. Finzi non è pregiudicato da questa legge.

Risponderà poche parole al suo amico personale Luzzatti, che si fece patrocinatore degnissimo degl'interessi veneti.

Dice che non si potrebbe risparmiare la somma dei 60 milioni, anche sopprimendo questo progetto, perchè vi hanno impegni presi, e che, anche senza questo progetto, si dovrebbero adempiere.

Il Ministro espone quali siano gli obblighi ferroviarii già imposti da leggi precedenti.

Dice che pregherebbe i malcontenti, compreso l'on. Luzzatti, d'aspettare che la discussione vada un po' più avanti. Dei miglioramenti s'introdussero nel progetto, e alcune altre linee potranno trovar posto in esso. Assicura, in ogni modo, l'on. Luzzatti che si terrà conto delle sue osservazioni.

Spaventa richiamerà l'attenzione della Camera su questioni attinenti all'articolo primo. Crede che l'Italia si disfarebbe e diventerebbe paese morto, se in venti o trent'anni non completasse il suo sistema ferroviario. La questione non può sorgere su questo concetto essenziale.

Ammette la necessità d'un piano ferroviario, e suppone che quello proposto sia buono per la sua corrispondenza coi criterii che devono essere gli informatori di un piano ferroviario.

Esamina la questione della spesa, e spera che il vantaggio economico del paese sarà maggiore del danno finanziario dello Stato, cioè della passività ch'esso si assume.

L'oratore parla della esecuzione di questa legge e della grande responsabilità del Governo e della Direzione delle ferrovie.

È necessario che si abbia un personale idoneo per ben costruire queste linee; e l'oratore dimostra la necessità di far buoni progetti per le costruzioni, se vuolsi evitare danni enormi e più grosse spese.

L'oratore fa altre osservazioni sui metodi e sistemi di costruzioni e sulle Imprese di costruzione. Deplora che le grandi Imprese producano grandi liti, grandi avvocati (*Ilarità!*).

Spera che il Governo si atterrà ad un sistema che renda impossibili tanti inconvenienti che si deplorano.

Richiama l'attenzione della Camera sulla posizione in cui l'Amministrazione oggi si trova, dopo l'abolizione del Contenzioso amministrativo.

L'oratore chiede al Ministro se sia disposto a rinominare una Commissione di uomini competentissimi, che esamini i quaderni d'oneri per le costruzioni.

L'oratore fa pure considerazioni sulla legge dei lavori pubblici e sulla necessità d'una riforma, nel senso della disposizione invocata dall'on. Mantellini.

L'oratore conchiude con alcune considerazioni sul carattere vero della legge che trattasi di approvare. (*Segni d'approvazione*).

Mezzanotte assicura che presenterà un progetto pel riordinamento del personale per le costruzioni di ferrovie. È d'accordo coll'on. Spaventa anche sulla preferenza da darsi ai contratti a misura.

Il Ministro dichiara che prenderà in esame tutte le altre gravi questioni sollevate dall'on. Spaventa.

Grimaldi (relatore) si associa a molte delle considerazioni svolte dall'on. Spaventa, ed esorta il Ministero a preoccuparsene.

Pres. Veniamo ora ai voti sull'articolo 1.

Romano G. D. vuole parlare, malgrado i richiami del Presidente. (*Rumori*).

Mantellini parla, fra i rumori della Sinistra, sulle modificazioni accennate dall'on. Spaventa nella legislazione dei lavori pubblici.

Depretis dice che il Governo non può fare adesione immediata ad una proposta di riforma della legge organica dei lavori pubblici.

Presidente. Non c'è proposta di sorta.

Dichiara poi che l'emendamento Baccarini potrà esaminarsi all'articolo secondo.

Baccarini riserva il suo emendamento.

Finzi mantiene il suo, e domanda che si sospenda l'articolo primo, finchè il suo emendamento sia stampato.

La sospensiva è respinta.

Viene pure respinto l'emendamento dell'on. Finzi.

L'articolo primo è approvato nei seguenti termini:

« È autorizzata la costruzione delle ferrovie complementari contemplate dalla presente legge, secondo le norme e le condizioni dalla stessa specificate ».

Sorge una breve discussione sul metodo per discutere l'articolo secondo, concernente le linee di prima categoria.

Pres. L'on. Baccarini propone che le tabelle si discutano dopo l'approvazione degli altri articoli della legge.

La Porta combatte questa proposta.

Allievi prega l'on. Baccarini di non insistere nella sua proposta, che creerebbe perplessità e confusioni, e complicherebbe le risoluzioni di ciascuno e la discussione degli articoli.

Baccarini insiste.

Spaventa fa delle osservazioni sulla proposta dell'on. Baccarini, e dice che la Commissione ha ritenuto non ammissibile la discussione delle tabelle dopo gli articoli.

Salaris si meraviglia che l'on. Baccarini insista in un emendamento, che è contrario al suo precedente progetto.

Presidente. Veniamo ai voti sul primo comma dell'articolo secondo, che è il seguente:

« Saranno costruite per conto ed a spese dello Stato, salvo quanto è disposto nell'art. 30, le ferrovie :....... »

È approvato.

L'emendamento Baccarini consiste nelle seguenti parole da aggiungersi dopo *le ferrovie*, cioè: *inscritte nella tabella A.*

Il primo comma dell'articolo secondo viene approvato coll'emendamento Baccarini. (*Agitazione — grida*).

Seduta del 21.

Presidente. Ieri fu approvato il primo articolo della legge. L'emendamento Baccarini, già discusso prima dell'articolo secondo, tendeva a far discutere le linee sulle tabelle.

Il presidente del Consiglio crede invece che le tabelle debbano essere discusse prima di procedere alla discussione degli articoli, anche se le tabelle devono annettersi dopo gli articoli.

Depretis dice che si è creduto che la proposta Baccarini fosse una nuova bomba (*Ilarità*). Eppure quella proposta era vecchia, perchè l'on. Baccarini l'aveva fatta nel suo discorso, molti giorni addietro.

Ieri ci fu, dunque, un malinteso, ed è bene eliminarlo.

Oggi ho conferito col Ministro dei lavori pubblici (*Ilarità prolungata*), e vengo a fare la confessione del mio peccato, se peccato ci fu nell'accettazione della proposta Baccarini.

Si trattava di stabilire prima i criterii e poi determinare le linee.

Per togliere ogni malinteso, si potrebbero stabilire le massime degli articoli secondo, terzo, quarto e quinto, e poi si discuterebbero le tabelle. In tal guisa ogni malinteso sarebbe tolto.

Grimaldi (relatore) dichiara che la maggioranza della Commissione aderisce a questo temperamento, che è l'unica via di uscita.

Dopo brevi osservazioni di *Finzi*, *Cavalletto*, *Trompeo* e *La Porta*, la Camera delibera di discutere gli articoli secondo, terzo, quarto e quinto, e poi le tabelle delle linee.

Pres. Bisogna ora approvare l'articolo secondo, del tenore seguente:

« Saranno costruite per conto ed a spese dello Stato, salvo quanto è disposto nell'articolo 30, le ferrovie indicate nella tabella A ».

Borelli B. propone un'aggiunta, che non è accettata dal Ministro e dalla Commissione.

Finzi e *De Dominicis* propongono il rinvio alla Commissione degli articoli 2, 3, 4, 5, perchè li metta in relazione coll'emendamento Baccarini.

La proposta di rinvio è respinta, ed è pure respinta la aggiunta dell'on. Borelli.

È approvato l'articolo secondo.

Si passa all'art. 3°, che è il se[illegible]te:

« Saranno costruite dallo Stato, [illegible] concorso obbligatorio, di cui all'art. 4°, da parte delle Provincie interessate, le ferrovie di cui nella annessa tabella B ».

Borelli B. propone un emendamento, che il ministro Mezzanotte non accetta.

Succede breve discussione, ma vivacissima e confusa.

Melchiorre propone un emendamento, che è respinto.

L'art. 3° è approvato nel testo sovraindicato.

Si passa all'articolo 4°, che è il seguente:

« Le Provincie traversate dalle linee indicate nell'art. 3°, o direttamente interessate alla loro costruzione, concorreranno per un decimo nel costo di costruzione e d'armamento delle linee medesime, da pagarsi in 20 annue rate.

« Il costo delle linee, sul quale si determina l'ammontare delle annue rate di concorso, viene fissato al cominciamento dei lavori sulla base dei progetti e delle perizie della intera linea. Questa somma sarà rettificata, rettificandosi i progetti stessi, e liquidandosi le spese in base ai contratti d'appalto. Le somme in aumento o diminuzione saranno aggiunte alle rate non ancora scadute o detratte dalle medesime.

« La decorrenza delle annualità avrà principio dal cominciamento dei lavori.

« Le annualità predette saranno iscritte come spese obbligatorie nei bilanci di ciascun anno delle Provincie interessate.

« Con Decreto Reale, sentiti i Consigli provinciali, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, sarà stabilito il riparto delle quote di contributo per ciascuna linea, fra le dette Provincie, secondo il grado d'interesse di ciascuna ».

L'articolo quarto è approvato dopo breve discussione, con emendamenti degli on. Borelli e La Porta.

Pres. Si passa all'articolo 5°, che è il seguente:

« Saranno costruite dallo Stato, in relazione dell'annua spesa indicata nell'art. 26, col concorso del 20 per cento delle spese di costruzione e di armamento per parte delle Provincie interessate, le ferrovie indicate nell'annessa tabella C ».

Angeloni e *Romano* propongono un emendamento; che viene respinto; e l'art. 5 è approvato colla seguente aggiunta proposte dal Ministero:

« L'obbligo delle Provincie viene determinato: quanto alla somma, sulla base dei progetti e delle perizie approvate; quanto alla decorrenza, dal giorno in cui dovranno cominciare i lavori; e quanto al riparto delle rate, del tempo entro il quale i lavori dovranno presumibilmente essere compiti ».

Nervo svolge delle aggiunte, che non sono accettate dalla Commissione e dal Ministero, ma ch'egli riserva all'art. 16.

Pres. Si verrà ora alla discussione delle tabelle A, B, C, secondo l'ordine delle iscrizioni già prese. La tabella A comprende le seguenti linee:

1. Novara al confine svizzero presso Pino;
2. Roma alla linea Solmona-Aquila;
3. Parma-Spezia con diramazione a Sarzana;
4. Faenza-Pontassieve;
5. Terni-Rieti-Aquila;
6. Campobasso-Benevento;
7. Codola-Nocera;
8. Reggio (Calabria)-Paolo-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano.

Luzzatti avrebbe bisogno di qualche schiarimento dalla Commissione, in risposta alle osservazioni fatte ieri. L'oratore crede necessario comprender nella prima categoria la Bassano-Primolano, che ha carattere internazionale pel trattato coll'Austria-Ungheria del 1866, e che è richiesta dagli interessi rappresentati da Venezia. Per questa linea, come per la Pontebba, v'è l'obbligo della congiunzione sul territorio austriaco.

L'oratore domanda pure quali sieno i criterii veri della Commissione circa le ferrovie dei capoluoghi di provincia. Perchè si comprese in 1.ª categoria la linea Campobasso-Benevento, e non le linee di Belluno, Macerata, Teramo, Ascoli, capoluoghi di provincie? Queste linee devono essere comprese in 1ª catagoria.

In questo caso, si riserverebbe di proporre poi che in terza categoria si mettesse la linea Belluno-Vittorio, lasciando in prima la linea Belluno-Treviso per Feltre.

L'oratore attende le dichiarazioni del Ministero e della Commissione.

Codronchi ricorda la discussione di due anni sono, intorno a ferrovie interessanti l'Italia centrale, e ricorda la promessa dell'on. Zanardelli, allora Ministro. Spera che, accendendosi oggi la lotta, vi sarà concordia di intenti, e che vi sarà giustizia nel Governo e nel Parlamento. I voti di alcune provincie non furono abbastanza ascoltati e protetti. I rappresentanti dell'Emilia sono costretti a rompere il silenzio pegli interessi locali da imminenza di pericoli.

L'oratore ricorda le sue parole sopra un nuovo valico appenninico congiungente l'Emilia alla Toscana; e ricorda le considerazioni da lui svolte, i pareri emessi in favore della linea Imola-Pontassieve.

Ricorda le conclusioni della Commissione del 1870 e quelle della Commissione del 1877, dimostrando i motivi delle differenze tra le conclusioni delle Commissioni stesse.

L'oratore dimostra la superiorità della linea da lui sostenuta su quella Faenza-Pontassieve, che è proposta nel progetto di legge.

Chiede ed ottiene di rinviare a domani il seguito del suo discorso.

SEDUTA DEL 22.

Codronchi, proseguendo il discorso ieri interrotto, entra a discorrere minutamente della linea Faenza-Pontassieve, e la paragona con quella d'Imola.

Istituisce raffronti fra l'importanza commerciale delle valli del Lamone e del Santerno, fra la densità della popolazione e la feracità del suolo.

La questione — dice l'oratore — dev'essere posta in questi termini: devono prevalere le ragioni strategiche o le commerciali? Se le prime, dev'essere preferito il valico più vicino a Bologna; se le seconde, il valico migliore è quello per la provincia di Forlì, coll'obbiettivo di Roma. Perchè non fu mantenuta la preferenza data ripetutamente alla linea imolese?

Accenna le principali considerazioni, che dal punto di vista militare furono messe innanzi.

L'oratore non s'illude sull'esito della discussione, ma dimanda che almeno si giustifichino le proposte ministeriali, non appoggiate da nessun parere dello Stato-Maggiore.

Se la linea d'Imola non era disseppellita negli Ufficii, il Ministero non le concedeva neppure l'onore della discussione.

Parla brevemente della linea Ferrara-Rimini; dimanda se i militari espressero su quella linea il loro parere. Mette in guardia gl'interessati contro le seduzioni e le promesse di rinviare ad altri tempi l'apertura del valico dell'Appennino per la provincia di Forlì.

L'Italia, dice l'oratore, non sarà mai così ricca da aprire ogni dieci anni un valico nell'Appennino e spendervi 40 milioni! E non si dirà allora, se sarà aperto quello di Faenza, che un valico nella provincia di Forlì sarebbe troppo addossato a Faenza, come si dice ora che quello di Imola è troppo vicino alla Porretta?

Conclude dimandando una sospensiva e nuovi studii, tanto più che la quistione finanziaria è grossa; e se si devono costruire le ferrovie per le provincie che più ne difettano, si può aspettare per le altre, quando specialmente gli studii sono incompleti.

Marselli svolge molte considerazioni sulle varie linee, e risponde ad alcune delle osservazioni dell'on. preopinante circa la linea Imola-Pontassieve.

Parla poi della linea Bassano-Primolano. L'on. Luzzatti ha ragione di dire che quella linea, di carattere internazionale, dovrebbe andare in prima categoria; ma abbiamo però un altro valico alpino, quello del Brennero; e d'altronde non si può accrescer di troppo la prima categoria, senza che le linee si ammazzino fra di loro. Ciò deve esser tenuto ben presente dalla Camera.

L'oratore fa osservazioni su altre linee e sulla necessità di studii per una linea congiungente Benevento alla Eboli-Reggio.

L'oratore chiede un breve riposo.

Marselli, riprendendo il suo discorso, parla della linea proposta per il congiungimento alla Capitale delle popolazioni abruzzesi. Parla pure dei valichi dell'Appennino, e dichiarasi favorevole alla linea Lucca-Modena. Ricorda i suoi precedenti discorsi, e parla lungamente delle varie linee in progetto.

Gabelli premette alcune osservazioni in risposta all'on. Marselli circa lo sviluppo della potenzialità delle ferrovie, sotto l'aspetto dell'interesse militare.

Dichiara non aver mai negata la necessità di alcune linee militari, e svolge delle considerazioni su questo tema.

Incagnoli parla in appoggio di un emendamento diretto a sostituire la linea Terni-Avezzano alla linea Terni-Rieti-Aquila, e perchè si aggiunga al N. 8: Stazione di Napoli al molo Angioino.

L'on. deputato svolge molte considerazioni in appoggio della sua proposta ».

Vastarini-Cresi risponde alle osservazioni dell'on. Incagnoli, combattendone l'emendamento. Dimostra che la linea proposta è necessaria per la nostra posizione in Roma.

Sostiene anche dal punto di vista militare la linea Terni-Avezzano.

SEDUTA DEL 23.

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della tabella *A*, contenente le linee ferroviarie di 1ª categoria.

D'Arco. Non ha nessuna fede in questo mastodontico progetto di legge, perchè lo trova viziato da un peccato di origine, quello di contare sopra 20 anni, mentre siamo in tempi in cui si può calcolare sopra pochi mesi, tanta è la forza dell'impreveduto.

Svolge delle considerazioni tendenti a dimostrare che la regione mantovana e la veneta sono state trattate male,

anzi punite per un titolo di merito, quello di aver costruiti a loro spese 270 chilometri di ferrovie.

Censura il sistema seguìto dalla Commissione, e si riserva di proporre emendamenti per riparare ai lamentati sconci.

Pres. Non essendovi più oratori iscritti sul complesso della tabella *A*, verremo alla discussione della prima linea: « da Novara al confine svizzero presso Pino ».

Robecchi combatte la linea di Sesto-Calende, e propugna quella per Gallarate, dimostrando i maggiori vantaggi di questa e gli inconvenienti della prima.

Invoca in appoggio il parere dei periti nominati dalla città di Genova.

Dice che, facendo una perpendicolare, la quale da Pino scenda a Genova, si vede che essa interseca Gallarate; che invece la linea Sesto-Calende va a toccare luoghi già solcati dalla ferrovia; che la linea Pino-Gallarate-Novara può essere ugualmente produttiva, quand'anche si faccia la linea del Monte Ceneri.

N'è talmente convinto, che crede che, se si farà la linea Sesto-Calende, non si dovrà tardare molto a fare anche l'altra.

Bizzozero. Parla a lungo svolgendo un ordine del giorno, col quale s'invita il Governo a presentare un progetto pel collegamento della rete ferroviaria italiana colla linea internazionale del Gottardo.

Nervo crede che la Camera non abbia gli elementi necessarii per decidere del tracciato.

Dice che, dopo la guerra franco-tedesca, la Germania fa ogni sforzo per collegare le foci del Danubio con quelle del Reno, e che questo fatto ha una grandissima importanza. Il nostro Governo dovrebbe preoccuparsene, prima di impegnarsi in grandi spese per le linee del Gottardo, perchè già va scemando il transito sul Mediterraneo.

La Francia poi, non solo si prepara a rovinare Genova, ma ad emanciparsi dalle sue grandi ferrovie per mezzo delle grandi linee di navigazione.

Dice poi che l'Italia non dovrebbe guardare la quistione soltanto dal punto di vista degli interessi locali, ma dare uno sguardo anche ai grandi interessi economici che si agitano in Europa; epperciò l'oratore invita l'onorevole Ministro dei lavori pubblici a ridurre le tariffe.

Fano parla egli pure a favore della linea da Novara al confine svizzero per Gallarate.

Mezzanotte (Ministro) Dichiara che non può accettare nessuna sospensiva; che il Parlamento può stabilire, se crede, l'andamento delle strade, o lasciare al Potere esecutivo il tracciato; ma che il trattato internazionale non permette sospensive.

Dimostra poi che fra un andamento e l'altro vi è poca differenza.

Morini propugna la linea di Sesto-Calende, come la più utile pei commerci internazionali, contro la linea di Gallarate; esamina il pro ed il contro di entrambe sotto vari punti di vista.

Baccarini è d'avviso che Governo e Commissione non possano rimanersi indifferenti sull'andamento di questa grande linea, di cui non sono determinati che i due punti estremi.

Adduce i motivi per i quali il Ministero passato era rimasto perplesso.

Esamina i vantaggi tecnici delle due linee, Gallarate e Sesto Calende, e dice che l'un tracciato equivale all'altro, dal punto di visita tecnico.

Ma egli crede che il Governo non possa rimettersene alla Commissione, nè l'uno e l'altro alla Camera, perchè ogni deputato non può mettersi di proposito allo studio di una tale quistione; ed essere necessario che Governo e Commissione si pronunzino ricisamente.

Dichiara che non intende risolvere la quistione, ma soltanto di far compresa la Camera della sua gravità,

Mezzanotte risponde che con l'ultimo progetto ministeriale non si è fatto altro che diminuire gli oneri dei Comuni e delle Provincie; ma che tutto quanto era stato fatto dalla Commissione, anche in ordine ai tracciati, è rimasto perfettamente intatto.

E tra le proposte accettate dal Ministero vi era quella di lasciare al Potere legislativo la facoltà di determinare l'andamento delle linee.

Il progetto dice: « Novara-Pino ». Crede la Commissione di indicare i punti del tracciato? Il Governo si riserva di dire se li accetta, o no.

Invita i deputati, che vogliono determinare il tracciato, a presentare le loro proposte concrete; se non lo fanno, il Governo farà studiare i tracciati sotto la sua responsabilità.

SEDUTA DEL 24.

Marcora. Parlando sulla linea Novara-Pino, dichiara che, deputato di Milano, egli non è mosso da nessuna considerazione d'interesse particolare, sebbene questo non sia da disconoscere, perchè la somma degli interessi particolari forma l'interesse generale d'Italia.

La considerazione che lo muove a parlare è più alta. Egli crede che una linea di carattere internazionale deve nel suo andamento soddisfare agli interessi già formati e diretti, senza preoccuparsi degli interessi eventuali e futuri. Perciò egli, senza preoccuparsi degli interessi gallaratesi, si limita ad associarsi alle considerazioni dell'on. Morini.

Gli sembra strano che si domandi alla Camera che si occupi d'interessi che potranno formarsi in Novara.

Egli prega la Camera di rimettere al Governo lo studio del tracciato fra i due punti estremi.

Cavalletto parla nello stesso senso; osserva che siamo vicini all'apertuaa del Gottardo, e ancora non si ha un progetto concreto su questa linea, da cui dipende l'avvenire economico e ferroviario del paese; perciò eccita vivamente il Governo a far istudiare seriamente e senza indugio la questione.

Spantigati svolge un emendamento, per cui si determinerebbe il tracciato per Sesto Calende, reclamato dagli interessi di Intra e di Pallanza e di tutto l'alto Piemonte.

Dice che per Sesto Calende si abbrevia il tracciato di 3 chilometri e mezzo, e che quello è il punto strategico perchè gli interessi economici del Piemonte possono vincere la battaglia che essi daranno per ottenere altre due linee. Perciò preme che quel punto venga assicurato.

È persuaso che, se Milano avesse pensato che di là dipende la fortuna dei traffici piemontesi, certo non l'avrebbe avversato.

Se Milano pensasse che la linea di Gallarate avrebbe per effetto di allungare di 19 chilometri il congiungimento delle linee piemontesi, non insisterebbe tanto per l'accorciamento di 11 chilometri a favore suo con la linea del Gottardo.

Osserva che a Milano è già assicurata, mercè la nuova Convenzione pel Gottardo, l'esecuzione della linea del Monte Ceneri.

Conclude dicendo che il tracciato per Sesto Calende è di grande vantaggio alla regione piemontese, e non pregiudica punto la regione lombarda.

Grimaldi (relatore) svolge diffusamente le ragioni per cui la costruzione del Monte Ceneri si può, si deve dire assicurata; e che quindi la Commissione è logica, proponendo che si dabba preferire il tracciato Sesto Calende, secondo la proposta del 1869.

L'oratore, dopo avere esaurita la parte storica della quistione, passa ad esaminare questa dal lato tecnico, rispondendo all'on. Cavalletto, che accusò la Commissione di avere tenuto conto di un progetto d'ingegneri privati.

Dimostra non essere quistione di tracciato, ma di andamento di linea;

Che nel progetto Sesto Calende, qualsiasi tracciato si voglia seguire c'è un minore numero di chilometri da costruire, perchè molti sono già costruiti: quindi minore spesa, minor tempo;

Che ci sono meno pendenze;

Che anche dal lato tecnico pertanto, la Camera ha tutti gli elementi necessarii per dare il suo giudizio e preferire Sesto Calende a Gallarate, secondo che la Commissione propone.

Combatte la proposta di lasciar giudice il Governo dell'andamento delle linee, e dimostra che la Camera deve determinarlo essa stessa nella legge. (*Viva approvazione*).

Pres. Dà lettura di un altro emendamento degli on. Restelli, Marcora ed altri, che darebbe facoltà al Governo di proporre il tracciato della linea con apposito progetto di legge.

Restelli svolge questa proposta sospensiva.

Depretis fa osservare alla Camera che, se in questa discussione si seguita a camminare a piccolissima velocità, sarà difficile arrivare alla Stazione.

Dice che, allo stato delle trattative, spera, anzi è quasi sicuro di stipulare un'altra Convenzione per la linea del Ceneri. Dà molti minuti ragguagli sulle trattative pendenti all'uopo; ricorda le dichiarazioni da lui fatte in Senato sull'ordine del giorno da questo votato; poi chiede alla Camera se intende che il Governo mantenga gl'impegni assunti dietro suo eccitamento, e ripete che egli ha fiducia di concludere una Convenzione degna dell'Italia.

Risponde all'on. Restelli che noi siamo vincolati a costrurre sul nostro territorio una linea di allacciamento al Gottardo da un trattato internazionale; che il tempo è scarsissimo, e che il Governo non potrebbe accettare proposte che ritardino l'adempimento di un tale impegno.

Non bisogna esitare a pigliare un partito, che permetta al Governo di dare principio ai lavori, e prega la Camera di dare un po' più di forza alla locomotiva.

Si approva la chiusura della discussione sulla prima linea.

Pres. invita la Camera a stabilire, prima di passare ai voti, se gli emendamenti di coloro che propongono nuove linee, non comprese nelle tabelle, debbano votarsi anch'essi con precedenza, come gli altri, o no.

Depretis osserva che tali emendamenti sono aggiunte e si possono votare dopo; altrimenti si ritarderebbe di troppo la votazione delle linee.

Sella è del medesimo avviso, e crede inoltre che si debba dare molta autorità al Presidente nel condurre la discussione.

Pres. Non essendovi obbiezioni, considererò come approvata questa proposta.

Ora dunque verremo alla votazione per la prima linea.

Prima di tutto, vi sono gli ordini del giorno, primo dei quali quello dell'on. Bonghi, che essendo stato presentato dopo chiusa la discussione, non può essere svolto.

Lo legge, e lo mette ai voti.

L'ordine del giorno Bonghi è respinto.

Si approva invece l'ordine del giorno Marselli, accettato dal Ministero. Esso è così concepito:

« La Camera invita il Ministero a far studiare la linea di collegamtnto interno fra Benevento e la ferrovia Eboli-Potenza ».

Segue un ordine del giorno dell'on. Bizzozzero, che non è accettato dal Ministero. E la Camera lo respinge.

Ora vengono gli emendamenti.

Mezzanotte dichiara che il Governo non accetta che l'emendamento Spantigati.

Pres. Mette ai voti l'emendamento degli on. Restelli, Marcora, Fano, che, come sospensivo, ha la precedenza.

Dopo prova e controprova, è respinto.

Viene respinto pure un altro emendamento sospensivo dell'on. Lualdi, non accettato dalla Commissione, nè dal Ministero.

Si approva l'emendamento Spantigati, Villa, ecc., accettato dal Ministero e dalla Commissione, e consistente nel dire: « Da Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende ».

Pres. Non essendovi oratori inscritti, pongo ai voti la linea n. 2: « Roma alla linea Solmona-Aquila ».

È approvata alla quasi unanimità. (*Continua*)

IL CONCORSO PER LA FERROVIA DEL GOTTARDO

Il Senato del Regno, nella seduta del 22 corr., discusse ed approvò il progetto di legge pel concorso per la ferrovia del Gottardo, secondo la Convenzione addizionale conchiusa con la Germania e la Svizzera: progetto che abbiamo già riferito testualmente nel nostro numero del 2 aprile scorso, e che fu poi discusso ed approvato dalla Camera nella seduta del 6 dello stesso mese. Crediamo opportuno riassumere oggi la suddetta discussione del Senato.

Si dà lettura del progetto di legge per la Convenzione addizionale con la Germania e la Svizzera per la costruzione della ferrovia attraverso il Gottardo, ch'è così concepito:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato internazionale unito alla presente legge, fra l'Impero germanico, il Regno d'Italia e la Confederazione svizzera, stipulato in Berna il 12 marzo 1878, per assicurare la costruzione della ferrovia del San Gottardo.

« Il Governo del Re ha pure facoltà di prender parte ad un Consorzio internazionale con la Svizzera per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano entro un termine più ristretto di quello indicato nell'art. 1° del suddetto trattato, e possibilmente nel tempo stesso in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino.

« L'impegno dello Stato nel detto Consorzio non potrà essere maggiore di 3,000,000 di lire in capitale ».

Dopo una mozione incidentale dell'on. *Gadda* circa i *tramways* a vapore (a cui risponde in appresso il ministro Depretis), l'on. *Jacini* dice che non vuole presentare un emendamento aggiuntivo per il progetto di ferrovia del Monte Ceneri, ma insiste nell'idea di ottenere dichiarazioni molto esplicite dal Governo. Adduce le ragioni per cui la Confederazione svizzera annette una grande importanza politica a questa linea, e l'Italia vi annette una grande importanza economica.

Si diffonde nella descrizione delle pendenze, e vorrebbe che la tariffa addizionale da applicarsi a questa linea fosse veramente d'interesse italiano.

Dando il nostro Governo una sovvenzione di 3 milioni, secondo lui sarebbe in diritto di domandare alla Svizzera la revoca di quella clausola, che autorizza la Confederazione ad aumentare nelle linee del Gottardo la tariffa nientemeno che del 59 per cento.

Depretis (ministro degli affari esteri). Circa le ferrovie secondarie e *tramways*, ritiene che non sia il caso di modificare la legge esistente. Il Governo si propone però di presentare all'uopo apposito progetto, e allora saranno date maggiori spiegazioni.

Per la ferrovia del Gottardo, ne riconosce tutta la importanza e l'urgenza. Parla estesamente sui risultati delle Conferenze di Lucerna e degli sforzi fatti dal Governo per ottenere all'Italia le maggiori concessioni.

Confida che l'Italia, la più interessata fra tutte le altre Potenze, abbia il vantaggio, che le compete, di una maggiore rappresentanza in quel Consiglio di amministrazione.

Riconosce pure che l'Italia abbia realmente il diritto di insistere, perchè non vengano applicate le tariffe addizionali pel tronco del Monte Ceneri, potendo esser menomati i suoi interessi. Assicura che, all'occorrenza, informerà il Parlamento sull'esito delle trattative.

Jacini prende atto delle dichiarazioni del Ministro degli esteri, ma insiste nell'esprimere i suoi timori.

Brioschi (relatore) vorrebbe che il Governo dasse spiegazioni più precise sulle trattative pendenti.

Depretis assicura l'on. Brioschi delle buone disposizioni del Governo federale, e che egli potrebbe da un giorno all'altro inviare un negoziatore a Berna.

Conferma pure all'on. interrogante le assicurazioni già date all'on. Jacini.

Brioschi propone che, mantenendo la Commissione il suo ordine del giorno, il Senato lo approvi.

Esso è del seguente tenore:

« Il Senato: Considerando, che il tronco ferroviario Giubiasco-Lugano, per provvedere alla costruzione del quale il Governo del Re ha facoltà, adottato il presente progetto di legge, di prender parte ad un Consorzio, impegnando

l'Italia per tre milioni di lire, era già compreso nella rete del Gottardo stabilita nella Convenzione di Berna del 15 ottobre 1869;

« Considerando che colla sovvenzione precedente, e con quella alla quale si impegna approvando la nuova Convenzione 12 marzo 1878, l'Italia ha potentemente contribuito all'attuazione dell'impresa del Gottardo, e quindi alla costruzione della linea Lugano-Chiasso.

« Considerando che l'Italia ha provveduto da sua parte, e già da tempo, all'esecuzione del patto contenuto nell'art. 3 della Convenzione 15 ottobre 1869, colla costosa costruzione del tronco Camerlata-Chiasso;

« Delibera d'invitare il Ministero:

1. Ad aprire trattative coi Governi interessati nell'impresa del Gottardo, allo scopo che l'Italia sia più largamente rappresentata nella Amministrazione della Società;

2. A dare opera perchè sia sollecitamente assicurata la costituzione del Consorzio, di cui nell'articolo del progetto di legge, per modo che la costruzione della linea Giubiasco-Lugano sia compiuta e la linea stessa posta in esercizio contemporaneamente alla linea Immensee-Pino;

3. Ad ottenere dalla Società concessionaria la rinuncia all'eventuale diritto di una sopratassa sulle tariffe dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a piccola velocità, stabilito nella Convenzione di Berna 15 ottobre 1869, per quelle parti della linea Giubiasco-Lugano per le quali la pendenza raggiunga od oltrepassi il 15 per mille.

« E lasciando al Ministero il giudicare di quali fra i mezzi di cui dispone il Potere esecutivo esso debba valersi per raggiungere i sopra indicati intenti, passa all'ordine del giorno ».

Il Governo lo accetta, ed il Senato lo approva; come approva pure l'articolo unico della legge. Allo scrutinio segreto si ha poi il seguente risultato:

Presenti 71 — Favorevoli 61 — Contrarii 10.

Il Senato quindi adotta.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Febbraio 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti riferibili al mese di febbraio a. c., confrontati con quelli del febbraio 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese ascese a L. 10,947,764, (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	4,643,585
Bagagli	»	175,599
Merci a grande velocità	»	1,065,830
Id. a piccola velocità	»	5,029,968
Prodotti diversi	»	32,782
Totale	L.	10,947,764

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	6,160,113	L.	5,880,163
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,019,948	»	981,868
» Romane	»	1,975,057	»	1,909,461
» Meridionali	»	1,610,963	»	1,399,930
» Sarde	»	74,121	»	68,108
Ferrovia Torino-Lanzo	»	30,838	»	26,150
» Torino-Rivoli	»	8,885	»	9,126
» Vicenza-Thiene-Schio	»	14,469	»	13,867
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	43,782	»	41,296
» Settimo-Rivarolo	»	9,588	»	»
Totale	L.	10,947,764	L.	10,329,969

(1) Vedi *Monitore* N. 21 a. c.

Si ebbe dunque nel febbraio 1879 un aumento di lire 617,795. Furono in aumento tutte le linee, salvo la Torino-Rivoli, ch'ebbe una diminuzione di L. 241.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel febbraio 1878 era di soli chil. 8185, nel febbraio 1879 era invece di chil. 8307, come nel mese precedente.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto febbraio 1879, confrontati con quelli dello stesso bimestre 1878, presentano le cifre seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	12,506,084	L.	12,312,633
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	2,096,680	»	2,043,654
» Romane	»	3,950,805	»	4,475,708
» Meridionali	»	3,209,926	»	2,951,592
» Sarde	»	153,361	»	137,893
Ferrovia Torino-Lanzo	»	60,243	»	53,269
» Torino-Rivoli	»	17,874	»	18,024
» Vicenza-Thiene-Schio	»	29,459	»	27,418
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	86,048	»	78,070
» Settimo-Rivarolo	»	18,423	»	»
Totale	L.	22,128,903	L.	22,098,261

Si ha dunque un aumento nel primo bimestre 1879 di L. 30,642. Aumentarono tutte le linee, salvo le Romane, ch'ebbero una diminuzione di L. 524,903, e la Torino-Rivoli di L. 150. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di febbraio 1879, confrontato con quello del febbraio 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	1,639	L.	1,588
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,090	»	1,050
» Romane	»	1,191	»	1,159
» Meridionali	»	1,111	»	965
» Sarde	»	320	»	342
Ferrovia Torino-Lanzo	»	963	»	817
» Torino-Rivoli	»	740	»	760
» Vicenza-Thiene-Schio	»	482	»	462
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	409	»	385
» Settimo-Rivarolo	»	416	»	»
Media complessiva	L.	1,329	L.	1,273

Nella media generale si ebbe dunque nel febbraio 1879 un aumento di L. 56.

Aumentarono, cioè, tutte le linee, fuorchè le Sarde, che ebbero una diminuzione di L. 22, e la Torino-Rivoli, che ebbe una diminuzione di L. 20.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto febbraio 1879, in confronto con quello dei primi due mesi del 1878, presenta poi le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	3,330	L.	3,325
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	2,242	»	2,185
» Romane	»	2,382	»	2,717
» Meridionali	»	2,213	»	2,035
» Sarde	»	663	»	692
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,882	»	1,664
» Torino-Rivoli	»	1,489	»	1,502
» Vicenza-Thiene-Schio	»	982	»	914
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	804	»	729
» Settimo-Rivarolo	»	801	»	»
Media complessiva	L.	2,687	L.	2,723

Si ebbe pertanto nella media generale una diminuzione di L. 36.

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 5; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 178; Torino-Lanzo di L. 218; Vicenza-Thiene-Schio di L. 68; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 75.

Diminuirono invece: le Romane di L. 335; le Sarde di L. 29, e Torino-Rivoli di L. 13.

Quanto alla navigazione del lago di Garda (quella del Lago Maggiore è ora esercitata dai fratelli Mangili), il prodotto del mese di febbraio 1879 ascese a L. 6,519, cioè con aumento di L. 21 in confronto del febbraio 1878; ed il prodotto del 1° bimestre 1879 ascese a L. 12,676, cioè con un aumento di L. 266 in confronto dell'eguale periodo del 1878.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

La perversa stagione che dura già da parecchie settimane e le dirottissime ed incessanti pioggie di questi ultimi giorni cagionarono danni enormi alle campagne di gran parte del Piemonte, e guasti di qualche rilievo alle linee ferroviarie. Su questi possiamo dare i seguenti cenni sommarii, quali ci constano al momento in cui scriviamo.

Lungo la linea Torino-Genova, quantunque il servizio fra Villanova e Villafranca si eseguisca da ieri sopra un solo binario per la caduta di una frana che ingombrò l'altro; e benchè il Tanaro, tra Asti ed Alessandria, minacciando di allagare ambedue queste città, abbia inondato le adiacenti campagne, e che il pelo dell'acqua al bivio di Valenza siasi elevato fino a 25 cent. sotto il piano della ferrovia; e quantunque anche la Bormida abbia straripato presso Alessandria, tuttavia il servizio regolare continua, e non si ha pel momento timori d'interruzione. Stamane il Tanaro era in decrescenza, talchè la minaccia d'inondazione delle suddette città è diminuita, e così pure quella della tracimazione dell'argine ferroviario, tanto al bivio suaccennato, quanto su tutta la tratta da Alessandria a Felizzano.

Sulla linea Asti-Castagnole venne ieri asportata la seconda pila verso Asti del gran ponte metallico sul Tanaro, rimanendone sospesa la impalcatura. Le acque corrosero pure per 20 metri l'argine ferroviario, isolando la spalla del detto ponte verso Castagnole. Grosse frane caddero pure tra Costigliole Motta e Castagnole, per cui su questa linea il transito dei treni è interamente sospeso. Ad Isola d'Asti, un treno trovasi imprigionato.

Sulla linea Bra-Savona si ebbero nuovi guasti ai rilevati e ad alcuni manufatti, fra i quali quello sull'Ellero fra Carrù e Niella, e la caduta di frane tra Bra e Niella. Il servizio trovasi quindi limitato per ora al tronco Ceva-Savona, e per conseguenza sospeso tra Bra, Mondovì e Ceva.

Infine sulla linea Cavallermaggiore-Alessandria caddero pure grosse frane, che imgombrarono il binario, per cui il transito dei treni è limitato ad alcuni tratti.

Da parte di tutto il personale ferroviario si lavora giorno e notte colla massima alacrità per riparare i guasti e scongiurare maggiori pericoli; ma perdurando, come pur troppo sembra, l'imperversare del tempo, è a temersi che si debbano deplorare guai ben maggiori dei suaccennati.

Anche tra Firenzuola e Pontemura, sulla linea Piacenza-Bologna, le dirotte pioggie di questi giorni cagionarono lo straripamento del torrentello Arda, e si dovettero trasbordare alcuni treni; però la circolazione fu in breve ristabilita.

Ci auguriamo di poter nel prossimo numero offrire ai nostri lettori più consolanti ragguagli su questo gravissimo argomento.

Dobbiamo oggi registrare un'altra dolorosa notizia.

Ieri, presso la Stazione di Grumello, sulla linea Bergamo-Brescia, scoppiò la macchina *Ferrara* che trainava un convoglio-merci, cagionando la morte del macchinista e gravissime ferite al fuochista.

Mancandoci al momento maggiori particolari, li daremo nel prossimo numero.

Il Ministero dei lavori pubblici ha sottoposto all'esame e parere del Consiglio di Stato gli atti, preparati dall'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, per l'appalto dei lavori di costruzione della Dogana centrale di Milano, sottoponendogli pure il quesito se, una volta ammessa la convenienza di affidare a quell'Amministrazione ferroviaria l'eseguimento dei lavori in parola, non fosse altresì da ammettersi che la medesima vi provvedesse in base alle proprie norme relative a tale materia.

Ora sappiamo che il prefato Consiglio di Stato ha espresso l'avviso, che l'Amministrazione suddetta, pure predisponendo gli atti preliminari del contratto ed assumendo poi la direzione e sorveglianza delle opere, debba tuttavia aprire pubblici incanti, senza limitazione di concorrenti, e nei modi ordinarii prescritti dalla legge e dal Regolamento per l'Amministrazione del patrimonio dello Stato e per la Contabilità generale; adottando per la costruzione del piazzale, magazzini ed altri edifizii il Capitolato generale per le opere dello Stato, oltre al Capitolato speciale da mettersi in relazione con esso.

In coerenza a ciò, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha già disposto d'urgenza perchè siano con tutta sollecitudine compilati i nuovi documenti d'appalto pei detti lavori, la cui asta, a termini di legge, dovrà tenersi contemporaneamente presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Milano.

La Stazione di Pontafel, sul territorio austro-ungarico, trovandosi già provvista dei fabbricati occorrenti all'Amministrazione austriaca; e dovendosi, per la prossima apertura della linea pontebbana, impiantare colà provvisoriamente il servizio internazionale, si dovette studiare di stabilire interinalmente in quella Stazione anche i locali occorrenti al personale italiano di servizio.

A tal uopo, nel giorno 16 corrente, venne effettuato un sopraluogo a Pontafel, al quale presero parte i rappresentanti dei Servizii ferroviarii, e quelli del Commissariato governativo, dell'Intendenza di finanza e della R. Questura di Udine.

In tale sopraluogo vennero concretate le disposizioni

ed i progetti relativi all'impianto provvisorio del servizio italiano in quella Stazione; e non appena essi saranno approvati dal Ministero dei lavori pubblici, si procederà alla loro esecuzione in via d'urgenza, affinchè possano essere compiuti non più tardi della metà del prossimo luglio.

I lavori di cui trattasi dovranno naturalmente essere eseguiti a cura dell'Amministrazione austriaca.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali ha stabilito che col 1° giugno p. v. venga attivato, in via di esperimento, il servizio delle vetture a letti della Compagnia Pullman nei treni settimanali della Valigia Indiana da Bologna a Brindisi e viceversa, in corrispondenza del servizio che verrà contemporaneamente attivato fra Calais e Bologna nei treni internazionali colle vetture a letti (Sleeping-cars) della Compagnia Belga. (Per le norme, vedi gli *Annunzi*).

Ci scrivono da Roma che la Società ferroviaria Sicula occidentale, a tenore del suo atto di concessione, godeva la esenzione dei diritti doganali per i materiali provenienti dall'estero e destinati alla linea Palermo-Marsala-Trapani. Ora il Governo, dietro domanda dei signori comm. A. Cottrau e D. Gallotti, amministratori delegati della Società, ha concesso la stessa esenzione dei diritti doganali pei materiali che occorrono per la fabbricazione nel Regno del materiale mobile per la detta linea.

In seguito a tale concessione, la Società ha affidato alle officine di Pietrarsa e dei Granili, amministrate ora per conto esclusivo del Governo, la fornitura di:

N. 10 locomotive e relativi *tenders*,
» 70 vetture-viaggiatori,
» 110 vagoni-merci.

I prezzi offerti dal signor cav. Passerini, direttore per conto del Governo delle dette Officine, sono risultati i più bassi tra le varie offerte ricevute dalla Società dai costruttori esteri e nazionali. Anche la Ditta Miani, Venturi e C. di Milano fece un' offerta con prezzi soddisfacenti, ma però più elevati di quelli di Pietrarsa.

Per le locomotive, dopo quella delle officine di Pietrarsa e Granili, le offerte più soddisfacenti furono quelle fatte dalle officine Kraus di Monaco, Henschel di Cassel, e Köchlin di Graffenstaden.

In relazione a quanto annunciammo nel numero precedente, possiamo oggi aggiungere che il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ad entrare in trattative colla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo per assumersi l'esecuzione (salvo il rimborso delle spese a piè di lista) delle opere relative alla camera di biforcazione della grande Galleria del Fréjus, in base al progetto di modificazione del tracciato per l' ingresso Nord della medesima.

Durante la esecuzione di quei lavori, l' esercizio della testata Nord della Galleria sarà ridotto a binario semplice.

In seguito ai nuovi accordi presi tra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e quella della Parigi-Lione-Mediterraneo, venne ridotta a L. 85 per tonnellata la tassa di trasporto da Cormons-transito a Parigi delle spedizioni di carne fresca, provenienti da Vienna nei vagoni refrigeranti. Prima d'ora, tali trasporti si facevano per le linee del Reno e quelle dell'Est francese a Parigi.

L' Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia ha particolarmente concesso l'inoltro accelerato dei detti vagoni carichi di quella merce, a mezzo dei treni omnibus e misti.

Con siffatte misure si otterrà l'importante vantaggio di attrarre sulle ferrovie dell'Alta Italia quei trasporti, che altrimenti avrebbero ancora seguito una via diversa.

Circa le più importanti deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici in questi giorni, ci scrivono da Roma, che la Sezione 1ª approvò il progetto per un ponte in ferro a tre luci sul fiume Tirso in Sardegna, e quello per un viadotto a nove arcate di 10 m. lungo il tronco ferroviario Bellamuro-Picerno.

La Sezione 2ª approvò il progetto per difesa frontale della sponda destra del Po dirimpetto all'abitato di Soprarivo, in provincia di Piacenza; e quello per urgentissime opere di difesa della sponda destra del Tevere di fronte alla Tenuta Sasalnia, in provincia di Perugia.

Il Consiglio generale poi si occupò di varie importanti questioni concernenti i lavori del Tevere; ed approvò, con qualche modificazione, uno schema di regolamento sul servizio dei fari.

Forse per qualche disordine postale o ferroviario, non abbiamo oggi ricevuto la ordinaria nostra corrispondenza da Roma.

Notizie Ferroviarie Italiane

Conferenza ferroviaria. — La sera del 24 corr., il comm. Martorelli ha tenuta in Roma, nel locale della Scuola preparatoria degli agenti ferroviarii, una interessante conferenza, il cui tema versava sulla possibilità di una più facile applicazione delle tariffe ferroviarie.

Dopo un breve esordio, egli espose il suo concetto (già da noi accennato altra volta), che cioè il sistema tassativo delle nostre tariffe ferroviarie, oggi che l'Italia in pochi anni ha straordinariamente aumentato lo sviluppo chilometrico delle sue reti, richiede delle modificazioni, specialmente per ciò che concerne la facilità di conteggio e la maggiore proporzione di tassa, tanto a piccole che a grandi distanze.

Il sistema attuale presenta troppe complicazioni; e basta citare che l'Alta Italia, nella sua complicata amministrazione, conta 180 modi di tassazione, il che naturalmente porta perdita di tempo, necessità di grande controllo, ecc.

Ad ovviare a questi inconvenienti, il comm. Martorelli espose il sistema da lui ideato, col quale, mediante un *Prontuario* che dà le tassazioni di tutti i pesi a tutte le distanze, ed una *Tabella* dell'unità di traffico che dà il prezzo definitivo, si vengono a ridurre della metà le operazioni che l'impiegato deve fare in ogni caso il più complicato che gli si presenti, ed a facilitare immensamente il controllo dello speditore e quindi il commercio.

I vantaggi di tale sistema furono dimostrati con precisione di dati e di cifre dall'egregio oratore.

I risultati finanziarii non subirebbero alterazione dagli attuali, come venne dimostrato da un mese di prova che il nuovo sistema ha già subito nella Stazione di Roma, dopo il quale non si ebbe che una differenza del 4 per cento.

Per ultimo, il comm. Martorelli ha accennato alla possibilità di applicare alla tariffa, da lui ideata, l'assicurazione proporzionale secondo la qualità delle merci, ciò che è impossibile colle tariffe attuali; e di modificare la tassazione anche a seconda delle condizioni di viabilità delle linee.

Tramway Roma-Tivoli — Il *Diritto*, in aggiunta a quanto abbiamo annunciato nel precedente numero, dice che questo *tramway* verrà inaugurato coi primi di giugno p. v.

Il binario è pronto: le vetture sono all'ordine. Ora la Direzione sta provvedendo al personale ed a tutto le modalità per un regolare servizio.

L'inaugurazione verrà fatta con tutta solennità. S. M. il Re ed anche S. M. la Regina hanno lasciato sperare di assistervi.

La Società spedirà molti inviti; ed a Tivoli, offrirà agli invitati un banchetto sotto un elegante padiglione alzato espressamente.

Tramway di Torino. — Nella seduta del 23 corr., il Consiglio comunale di Torino trattò sulla domanda di concessione alla Compagnia belga di due nuove linee:

Da Piazza Castello a Piazza San Carlo, come prolungamento della linea San Secondo;

Da Piazza Vittorio Emanuele a Piazza dello Statuto per via Bava e corso San Maurizio, Santa Barbara e Principe Eugenio;

Con obbligo alla Compagnia del prolungamento fino al ponte di Barra, della linea della Madonna del Pilone.

Ajello propone che, per tutelare l'industria nazionale, si inserisca nei nuovi contratti un articolo, che obblighi i concessionarii, a parità di condizione, a servirsi della nostra industria per l'approvvigionamento del materiale fisso e mobile.

Questa proposta, sostenuta da *Rossi*, *Tensi* e *Piana*, è combattuta da *Sambuy*, *Lessona* e *Malvano*, che la dimostrano contraria ai principii liberali ed ai veri interessi industriali.

Vien posto quindi ai voti l'ordine del giorno *Rossi*, *Piana*, *Ajello e Tensi*, che impone si dia la preferenza all'industria nazionale, a parità di condizioni, per bontà di materiale e per mitezza di prezzi, nell'acquisto del materiale per linee di *tramways* future. — Quest'ordine del giorno viene però respinto dal Consiglio.

Circa poi le nuove concessioni proposte, l'on. *Tensi* propone che, prima che si metta in esercizio la linea tra piazza San Carlo e piazza Castello, siano costrutte le altre linee concesse alla Compagnia belga.

Il *Sindaco* osserva che la riunione di Borgo San Secondo a piazza Castello è urgente, è un bisogno della città; e non gli pare che sia il caso di ritardare l'attivazione completa di quella linea, fino al tempo della costruzione delle altre.

Si solleva ancora la questione se non convenga sospendere ogni deliberazione riguardo al prolungamento della linea della Madonna del Pilone fino al ponte di Barra.

Si finisce poi per votare l'obbligo di questo prolungamento, e la concessione alla Società belga delle linee da piazza San Carlo a piazza Castello, e da piazza dello Statuto a piazza Vittorio Emanuele pei viali verso Dora.

— A proposito della suddetta Società Belga, leggiamo nel *Monit. des Intér. Matér.* essere prossima la emissione delle Azioni sociali. Il suo capitale è diviso in 18,000 Azioni da fr. 250, con diritto a tutti i prodotti, e da convertirsi in titoli di godimento dopo il loro rimborso.

È dunque un capitale di 4,500,000 fr. per una rete, che non abbraccerà meno di 35 chil; e non è a dubitarsi che con un prezzo chilometrico abbastanza ridotto (circa 128,000 fr.), il reddito non sia pienamente soddisfacente.

— Nella seduta del 26, il suddetto Consiglio trattò pure del prolungamento del *tramway* a vapore da Piazza dello Statuto-Tesoriera a Pozzo di Strada.

Pel Municipio, non si trattava di approvare il prolungamento fino a Pozzo di Strada, ma soltanto di concedere due striscie di terreno, l'una al piazzale della barriera di Francia, l'altra sul controviale dei pedoni di proprietà del Municipio presso la Tesoriera, con conseguente atterramento di alcune piante. Il prolungamento è di m. 800, per cui si richiederebbe l'aumento di centesimi 5 sui prezzi convenuti di 15 e 10 centesimi per ciascuna corsa dei giorni festivi o feriali.

La Giunta deliberava di concedere soltanto l'uso del controviale e l'abbattimento degli alberi. Giudicava ragionevole l'aumento di 5 centesimi sui prezzi fine a Pozzo di Strada, ma desiderava non vi fosse aggravio per la percorrenza fra la Barriera e la Tesoriera, a coloro che, partendo da Torino, non credano proseguire oltre la Tesoriera, o partono dalla Tesoriera per arrivare a Torino. Ma i concessionarii eredi Colli intendono stabilire un prezzo unico.

Dopo breve discussione, il Consiglio approvò la deliberazione della Giunta.

Ferrovie dell'Alta Italia. — In occasione della inaugurazione a Torino della bandiera della Società dei Reduci delle patrie Battaglie e delle corse di cavalli, che si terranno in questa città nel giorno della prossima Festa Nazionale, saranno concesse riduzioni di prezzo sui biglietti degli invitati e la proroga della validità dei biglietti di andata e ritorno, che saranno rilasciati per Torino dal 31 maggio corrente al 4 prossimo giugno, dalle Stazioni normalmente abilitate a tale rilascio.

Ferrovia Palermo-Messina. — I giornali di Palermo annunciano che col 24 di questo mese vennero introdotte delle modificazioni assai importanti nell'orario della ferrovia Palermo-Messina. Oggidì si può andare difilati da questa a quella città, senza essere obbligati a pernottare a Catania od a Caltanissetta. Partendo da Palermo alle 6 pom., si arriverà a Messina all'una pom. del giorno seguente, e viceversa, partendo da Messina alle 2 pom., si arriverà a Palermo alle 9 e 15 antimeridiane.

Anche il servizio a cavalli fra Canicattì e Caldare è di molto migliorato, essendosi fabbricati nuovi ed appositi omnibus in Milano.

Venne pure attivato il servizio delle merci; di guisa che fra Palermo-Messina, Messina-Palermo ed oltre, si può ora spedire qualsiasi specie e quantità di mercanzia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 21:

Il Consiglio federale ha statuito sulla domanda del Consiglio circolare di Svitto, concernente il tracciato della ferrovia del Gottardo e l'ubicazione delle Stazioni nelle Comuni di Svitto, Arth e Steinen. A tenore di questa decisione, può ritenersi come certo che la linea sopra Goldau e Steinen sarà costrutta all'aperta; che, secondo una perizia del sig. ing. in capo Bridel, viene a costare un milione di meno, che se fosse costrutta in galleria, senza che perciò l'esercizio sia più difficoltoso. Circa all'ubicazione della Stazione di Svitto, il rapporto dice che solo con un sacrificio, che supererebbe l'intiera sovvenzione svizzera, e con un sensibile danno degli interessi dell'esercizio, si potrebbe avvicinarla qualche poco più a Svitto.

Alla Società costruttrice del tronco Fiora-Göschenen venne concesso il permesso, a quanto annuncia l'*Urner Wochenblatt*, di incominciare i lavori da Erstfeld in su. La linea Fiora-Erstfeld non può ancora essere attaccata, perchè le divergenze sorte con Altorfo e Fiora non furono ancora appianate. Ma anche da Erstfeld in su non si è ancora dato mano ai lavori, non essendo ancora terminate le operazioni di espropriazione. Inoltre la Società costruttrice deve dapprima innalzare le baracche e trasportar sul posto il materiale necessario per i lavori da eseguirsi.

— Il *Diritto*, del 23, scrive:

Sappiamo che il comm. Artom, uno dei tre Italiani che

l'Assemblea generale dellt Società del Gottardo chiamava testè a far parte del Consiglio di amministrazione, ha dichiarato di non poter accettare tale ufficio, ritenendolo incompatibile con la sua qualità di inviato straordinario e ministro plenipotenziario a disposizione del Ministero.

— Lo stato dei lavorid ella grande Galleria del Gottardo alla fine dello scorso aprile 1879 era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
	marzo	aprile	marzo	aprile
Galleria di direzione . m.	187.6	250.8	12740.1	12990 9
Allargam. della stessa »	163	25.2	11239.4	11264.6
Calotta . . . . . . »	148.7	261.5	9011.9	9273.4
Strozzo . . . . . . »	242.1	182.1	7924.3	8106.4
Vôlta . . . . . . »	128.3	135.1	9663.3	9798.4
Piedritti . . . . . »	187.6	256.9	7553.7	7810.6
Tunnel completo con canale e nicchie . . »	423.4	369.7	6562.8	6932.5

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono eseguiti:

	in più	in meno
Galleria di direzione . . . . . m.	—	245.1
Allargamento della stessa . . . . »	—	635.4
Calotta . . . . »	—	2440.6
Strozzo . . . . »	—	2489.6
Vôlta . . . . »	—	1217.6
Piedritti . . . . »	—	2685.7
Tunnel complete con canale e nicchie »	—	3411.5

— L'avanzamento dei lavori di traforo della grande Galleria fu nella scorsa settimana: dalla parte di Göschenen m. 33.60, da quella di Airolo m. 33.40; in totale m. 67, cioè in media giornaliera m. 9.55.

Restano da forare, per compiere la galleria di direzione, m. 1747.30.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di aprile fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggeri trasportati 15,700 (aprile 1878 : 17,399), introito fr. 18,900 (fr. 20,796.30); merce trasportata tonn. 1910 (tonn. 1874), introito fr. 9300 (fr. 8570); introito complessivo fr. 28,200 (fr. 29,366,30), ossia fr. 687,80 (fr. 716.25) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggieri trasportati 13,500 (1878: 17,711), introito fr. 12,000 (fr. 14,588.30) merce trasportata tonn. 615 (tonn. 1031), introito fr. 1700 (fr. 3003.80); introito complessivo fr. 13,700 (fr. 17,592.10), ossia fr. 526.92 (fr. 676.62) in media al chilometro.

Una delle cause principali della diminuzione del movimento nello scorso mese sul tronco Lugano-Chiasso, oltre il persistente cattivo tempo, fu il disastro avvenuto al chilometro 22, che produsse la sospensione del trasporto delle merci dall'8 fino alla fine de' mese di aprile.

Ferrovie tedesche — Un telegramma da Berlino, 21, reca:

Il Gran Cancelliere presentò al Consiglio federale un progetto tendente a nominare una Commissione di nove membri per elaborare le leggi riguardo le strade ferrate. I tre progetti prussiani relativi agli affari delle strade ferrate, alla creazione di un Consiglio per le strade ferrata, nonchè alla creazione di un tribunale amministrativo pei litigi in materia ferroviaria, formeranno la base dei lavori della Commissione.

Notizie Diverse

Ampliamento del Quirinale. — Leggesi nel *Diritto*:

Tempo addietro, l'ingegnere Ferdinando Mazzanti, addetto alla Direzione del Genio militare, presentava a S. M. il Re un progetto di modificazione e ingrandimento del Quirinale. L'ingegnere Mazzanti aveva concepito quell'idea fin da quando si trovava nell'Ufficio tecnico della Casa Reale, diretto dal compianto architetto Cipolla; ed ora, dopo parecchi anni, il Mazzanti ha compilato un progetto concreto.

I meglio competenti assicurano che, ove si realizzasse questo progetto, quel vasto palazzo si avvantaggerebbe di molto, sia per un'armonica distribuzione di locali, più consentanea che non lo sia ora alle esigenze della Reggia, sia per un più corretto adattamento architettonico e decorativo.

Ora S. M., a dimostrare la sua benevola soddisfazione al valente architetto Mazzanti, gli ha fatto tenere, per mezzo del ministro Visone, una gentilissima lettera ed un elegante dono, consistente in un cronometro d'oro con brillanti.

Stabilimenti siderurgici. — Il *Diritto* dice che la Commissione per gli Stabilimenti siderurgici, nella seduta di venerdì mattina, approvò, con lievi modificazioni, i primi articoli del progetto di legge.

La maggioranza della Commissione spera che, coi vantaggi assicurati alle miniere dell'isola dell'Elba e collo sviluppo che prenderanno le costruzioni ferroviarie, l'Italia potrà valersi dei prodotti nazionali necessarii alla difesa del paese.

Inchiesta agraria — La Commissione per l'inchiesta agraria, nella sua recente riunione, stabiliva la uniformità dei criterii a cui dovranno attenersi i singoli Commissarii nei lavori delle ricerche nelle dodici zone del Regno. La Commissione sarà nuovamente riconvocata in Roma, prima che sieno terminati i lavori parlamentari; e l'inchiesta orale nelle diverse parti del Regno non sarà cominciata prima che i singoli Commissarii abbiano ultimato il lavoro ad essi affidato nelle anzidette zone.

Concorsi per attrezzi da fognatura — Nell'autunno del corrente anno avrà luogo in Roma (come fu già annunciato) un concorso speciale di attrezzi e strumenti relativi alla fognatura delle campagne (drenaggio).

Il Ministro di agricoltura, promotore del concorso, ne ha affidata l'esecuzione al Comizio agrario di Roma, assegnando, oltre che una somma per le spese, una medaglia d'oro, una d'argento ed una di bronzo per premii ai concorrenti.

Il programma, già compilato dal Comizio ed approvato dal Ministero, stabilisce che il concorso è aperto agli agricoltori e costruttori di qualunque paese. Saranno ammessi al concorso gli attrezzi e strumenti per la fabbricazione dei tubi e quelli per aperture di cavi, non che i sistemi pel collocamento dei tubi di ogni specie e relativi pezzi.

Ciascun sistema dovrà essere accompagnato dal conto della spesa.

Saranno pure ammessi al concorso i disegni di sistemi adoperati dai proprietarii ed agricoltori per la fognatura dei loro terreni.

Sabato sera, la Commissione ordinatrice del concorso tenne una adunanza per prendere le disposizioni necessarie alla riuscita del medesimo; e poichè si tratta di un provvedimento che può essere utilmente applicato in molte parti dell'Agro romano, noi siamo certi che questo concorso produrrà buoni frutti.

Il programma relativo sarà pubblicato in settimana, e sarà diramato ai principali fabbricanti di tali attrezzi. Il concorso essendo internazionale, vi saranno invitate anche le Case della Francia, del Belgio e dell'Olanda.

La Commissione avrebbe stabilito d'inaugurare il concorso nella terza domenica di ottobre. Non resta che determinare il luogo, pel quale pendono le trattative.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 24 aprile p. p. (*Gazz. Uff.* del 20 corr.) la Società anonima per azioni nominative, stabilita a Trieste col titolo d'*I. R. priv. Azienda assicuratrice*, col capitale nominale di 4 milioni di fiorini austriaci, diviso in 4000 azioni da fiorini 1000 ciascuna, e colla durata a tutto il 1895, è abilitata ad operare nel regno, con sede a Torino, avendo depositato a favore del Governo e degli assicurandi italiani 6 cartelle al portatore della rendita complessiva di L. 6000, e destinato alle operazioni nel regno il capitale L. 500,000 italiane.

Dinamite di Ascona. — Abbiamo ricevuto in questi giorni un opuscolo, stampato a Novara, e contenente il testo della petizione diretta alla Camera dei deputati dal cav. avv. Edoardo Caccia, amministratore delegato della *Società Dinamite di Ascona*, nonchè un altro opuscolo di *Osservazioni complementari* allo stesso oggetto.

La detta Società, che tiene il suo opificio nel Comune di Varallo Pombia (provincia di Novara), reclama dal Parlamento provvedimenti a favore di questa industria nazionale rispetto alla tassa di fabbricazione, in confronto del trattamento accordato alla Dinamite estera importata nello Stato.

Le ragioni e le cifre esposte in questo interessante documento meritano certo di esser prese in considerazione dai nostri legislatori, a cui la suddetta petizione è perciò vivamente raccomandata.

Ufficii telegrafici — Il 16 corrente, in Marmirolo (prov. di Mantova), il 18 in S. Fele (prov. di Potenza), il 19 in Roccamandolfi (prov. di Campobasso), ed il 20 in Martano (prov. di Lecce), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Decesso. — Il 15 corrente è morto in Roma una illustrazione della scienza architettonica, il sig. Semper, che per lunghi anni fu professore alla Scuola politecnica federale, e che lascia il rimarchevole palazzo di città di Winterthur come monumento del suo talento originale.

Esposizione universale di Melburne (Australia). — Telegrafano da Melburne ai giornali inglesi, che i lavori per l'edificio, ove si dovrà tenere l'Esposizione mondiale, son già bene avviati, e procedono rapidamente; si conducono anche durante la notte, servendosi della luce elettrica.

Da tutte le parti del mondo arrivano ogni giorno domande per essere ammessi a figurare in questa gran Mostra australiana.

Le colonie quivi residenti hanno deciso di tenere in Melburne, durante il tempo dell'Esposizione, un Congresso di scienza sociale, per il quale si chiede la cooperazione delle Società scientifiche e industriali di tutto il mondo.

Nuova grande via nell'America — Trattasi ora di far eseguire nell'America del Nord un progetto analogo a quello di Nordenskiold per la Siberia. Il colonnello Deunis, *survoyeur general* del Canadà, propone di aprire per la baja di Hudson una via commerciale tra l'Europa e la valle di Saskatchewan; il mare è libero i quei paraggi dai primi di luglio sino alla fine di settembre.

La fattoria di York, sulla baia d'Hudson, è alla distanza medesima da Liverpool e da Nuova York, e potrebbe essere unita col Principe Alberto sul Saskatchewan col mezzo di una ferrovia. Questo progetto svilupperebbe in pari tempo le pescherie della baia d'Hudson, e incoraggierebbe la impresa di porre a frutto gl'immensi boschi di pini, che si estendono nelle vicinanze di quella baja.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana è stato eccellente il contegno dei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali da 391.50 ascesero a 400; le Obbligazioni relative da 271 a 271.25; i Boni a 587.

Le Sarde, della serie A si tennero tra il 273,75 al 274.50; la serie B, tra il 278.25 al 279; le nuove, tra il 257.50 al 259.75.

L'Alta Italia molto domandate, da 286.25 salirono a 292. Le Pontebbane, anch'esse in buona vista, da 419 ebbero per ultimo il 423.

Le Azioni ferrovie Romane, sempre richieste, si aggirarono dal 119 al 120.50.

A Parigi, in gran sostegno le Lombarde, quotate a principio a 173 e poi a 198; così le Obbligazioni analoghe, che da 262 salirono a 275. Le Vittorio Emanuele, da 260 si elevarono a 268. Le Azioni ferrovie Romane da 108 a 110; le Obbligazioni da 304 a 307.

CONVOCAZIONI

Strade Ferrate Romane — Gli azionisti sono convocati in generale adunanza pel giorno 30 giugno p. v. in Firenze (sede sociale), per udire il rapporto dei Sindaci sul bilancio 1878, nonchè la relazione del Consiglio d'amministrazione; per l'approvazione del detto bilancio, per modificazioni al regolamento della Cassa-Pensioni, e per la nomina di consiglieri uscenti e di sindaci per l'esercizio 1879.

Avvisi d'Asta

Il 5 giugno p. v., presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo, ingrosso, ricolmo e parziale imbancamento dell'argine sinistro del Po, per l'estesa di m. 5654, in Comune di Guarda Veneta, per il presunto importo di L. 60,196. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito interinale L. 4000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000, oltre L. 700 per spese, idem.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione della R. Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 500,000 di ghisa in getti diversi, pel complessivo importo di L. 50,000. Consegna alla Direzione medesima entro 50 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso i Commissariati dei tre dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di una muta di caldaie marine (tipo regolamentare), composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna, e corrispondenti accessorii, per la presunta complessiva somma di L. 120,000. Consegna a termini del Capitolato. Cauzione L. 12,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 20,000 di ottone in lamiera mezzana, del presunto importo di L. 50,000. Consegna alla Direzione medesima entro 30 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di altri chilogrammi 20,000 di ottone in lamiera mezzana, dello stesso importo di L. 50,000. Consegna e condizioni d'asta come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Messina, si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto della costruzione dei locali dei Magazzini generali, per il presunto importo di L. 1.283,900, diviso in 4 lotti distinti, a termini dei relativi Capitolati. Deposito interinale eguale ad 1.50 per cento sull'ammontare di ciascun lotto in valori legali, oltre 0.75 p. cento in effettivo per le spese e tasse relative.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Strambino (provincia di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul torrente Chiusella, per il presunto importo di L. 34,626.29. Condizioni d'asta visibili presso quella Segreteria comunale.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra la Fontana di Craco e la Masseria del Monte, della lunghezza di m. 12,762, in diminuzione della presunta somma di 159,376.47 lire, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione della R. Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 6000 di stagno in pani e 4000 di zinco in pani, per il complessivo importo di L. 15,600. Consegna alla Direzione medesima entro 30 giorni. Deposito L. 1600 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

17ª Settimana. — *Dal* 23 *al* 29 *aprile* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	474,240.30	327.97
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	471,989.35	326.41
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 2,250.95	+ 1.56
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	6,539,856.99	4522.72
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	5,949,264.48	4114.29
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 590,592.51	+ 408.43
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	178,971.45	154.95
Settimana corrisp. nel 1878.	1,145.—	146,002.20	127.51
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 10	+ 32,969.25	+ 27.44
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.71	2,701,910.42	2341.93
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,140.11	2,300,879.19	2018.12
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 13.60	+ 401,031.23	+ 323.81

Strade Ferrate Romane

9ª Settimana — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	518,602.96	16,319.15
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	513,531.67	16,268.05
Differenza (in più . . .	11	5,071.29	51.10
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 marzo 1879 .	1,657	4,330,791.31	15,142.46
Periodo corr. 1878	1,646	4,757,415.36	16,745.27
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	426,624.05	1,602.81

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 28 febbraio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,059.20	»	29,516.89	36,576.09
Bagagli e cani.	»	121.61	»	477.95	599.56
Merci a G.V. ..	»	484.58	»	3,810.74	4,295.32
Merci a P.V. ..	»	6,711.71	»	10,045.85	16,757.56
Introiti diversi.	»	265.24	»	401.11	666.35
Totale L.	»	14,642.34	»	44,252.54	58,894.88

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,925.84	11,785.99	7,402.68
Piccola Velocità	6,734.73	269.19	4,156.36
Totali . . .	32,660.57	12,055.18	11,559.04

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Col 1° prossimo giugno verrà attivato, in via d'esperimento, il servizio delle vetture a letti della Compagnia Pullman nei treni settimanali della Valigia Indiana da Bologna a Brindisi e viceversa in corrispondenza del servizio che verrà contemporaneamente attivato fra Calais e Bologna nei treni internazionali colle vetture a letti (Sleeping-cars) della Compagnia Belga.

I signori viaggiatori potranno rivolgersi ai Capi-Stazione delle Ferrovie Meridionali ed agli agenti delle ferrovie medesime all'estero per tutte le notizie concernenti il servizio in parola.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che, a sensi dell'articolo 41 del regolamento 4 giugno 1869 per la esecuzione della convenzione 25 luglio 1868, nel giorno sette giugno prossimo, alle ore 9 antimeridiane, sarà proceduto in Roma, in luogo aperto al pubblico, e precisamente nell' officina del Gasometro, posta fuori della Porta del Popolo, al num. **93**, all' abbruciamento delle Obbligazioni dei tabacchi rimborsate, appartenenti alle serie O, FF, P, L, e residui delle serie EE, Q, X, G, F, C, T, D, CC e K già nella massima parte distrutte.

Detto abbruciamento sarà seguito coll'intervento dei rappresentanti della delegazione governativa e di questa Amministrazione.

Roma, li 17 maggio 1879.

Il Consigliere d'amministrazione
A. DI COSSILLA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de mai 1879:

Colonisation - Politique contemporaine. — L'Afrique australe et la guerre des Zoulous.
Souvenirs de voyage — Le pays des Dolomites.
Biographies artistiques. — I. William Etty. II. Marie Taglioni.
Hygiène publique. — La peste en Russie.
Art dramatique — *Le vase brisé* comédie.
Botanique. — Jardinage. — L'asperge.
Romans. — La guerre et la paix. (5e extrait).
Institutions politiques. — Du suffrage universel en Amérique.
Histoire naturelle. — Le Lemming de Norwège et ses migrations.
Chronique scientifique. — Poésie. — Pensées diverses.
Correspondances de la Revue Britannique. — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*
Correspondance d'Allemagne — Les noces d'argent du couple impérial d'Autriche. — Coup d'œil sur la situation de l'art dramatique allemand - La Transylvanie saxonne et le Tyrol allemand — Les singularité du roi de Bavière. — Protection et libre échange. — Le repos du dimanche et le travail manuel dans l'école.
Correspondance d'Orient. — Afghans et Zoulous. — Le régime parlementaire en Egypte. — Le Soudan. — Tachkend. — Le rôle des princes dans l'Islam et le christianisme. — Les musulmans du celeste Empire. — Origine de l'emblème du croissant chez les Turcs.
Correspondance d' Italie. — Un héros constitutionnel. — Les infiltrations. — La réforme électorale et le classes opprimées. — Le baccalauréat électoral. — Brigandage. — Le nihilisme en Sicile. — L'hystérodémonopathie et la gendarmerie — Le Saint-Gothard; son influence sur la politique commerciale de l'Italie et de l'Allemagne.
Correspondance de Londres. — Toujours les Zoulous. — Isaac Butt. — La zone des courses autour de Londres. — Campagne contre le sport athlètique. — Inauguration du théâtre Shakespeare à Stratford. — Helen Faucit et Ryder. — La biographie du prince Albert. - Les souvenirs de miss Fanny Kemble — La comédie française à Londres. — *Niniche* et *l'Assommoir*. — L'Exposition de l'Académie royale de peinture.
Chronique et bulletin bibliographique. — Les vacances parlementaires. — La rentrée des Chambres. — La lutte inévitable. — Les partis en présence. — Campagne du radicalisme. — Les indécisions. — Nécessité d'une entente des conservateurs. - L'apophtegme de M. Thiers — Le cri d'alarme de M. Littré. — Sombre prophétie. — Livres nouveaux. — Théâtres.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA A GARA VERBALE.

Il giorno *2 prossimo giugno* e successivi occorrendo, dalle ore 9 antim. alle 3 pom., nel locale e sul piazzale detto della *Magna* (Corpi Santi Porta Garibaldi) di proprietà di questa Amministrazione, si passerà all'incanto in via amichevole di parecchie partite di materiali ed oggetti diversi, provenienti dal Cantiere dei lavori per la Galleria del monte Olimpino fra Como e Chiasso, e ripartiti come segue;

a) MACCHINE ED OGGETTI AFFINI, e cioè: *N. 3 Caldaie, 3 Motrici, 3 Locomobili e 9 Pompe* . . . . Lotti 16
b) CONGEGNI DIVERSI: *N. 3 Tamburi, 1 Ventilatore ed annessi (Kilogr. 3300), Tubi diversi (Kilogr. 11,200)* » 5
c) VAGONETTI e BENNE: *Vagonetti* N. *94, Benne N. 70* . . . . » 3
d) ATTREZZI VARII: *Cordoni (kilog. 5,000). Attrezzi metallici e catene (kilog. 10,205), Cuoio (kilog. 600)* » 6
e) ROTTAMI IN GHISA, ZINCO, BRONZO e PIOMBO e ZOLFO IN CANNA ED IN ROTOLI *(kilog. 3,000)* . » 2
f) MATERIALI D'ARMAMENTO DI BINARI *(kilog. 70,000)* . . . . » 2
g) MATTONI REFRATTARI, GRANITO e BEVOLE: *Mattoni N. 1000 e Metri 4 pietra* . . . . » 1
h) LEGNAMI: *Metri 220 cubi* . . . . » 4
i) CARRI DA STERRO *N. 8* . . . . » 1

Totale lotti 40

L'incanto e la delibera restano subordinati alle condizioni qui appresso che ogni concorrente, coll'atto stesso di presentarsi all'asta, implicitamente riconosce ed accetta:

Ispezione preventiva dei materiali

1 — L'elenco particolareggiato delle partite colla rispettiva suddivisione in lotti, sarà visibile presso il Cantiere di deposito nel locale suaccennato, dal giorno 26 al 31 and. nel qual periodo sarà pure libero d'ispezionare i materiali tutti e gli oggetti da vendersi a chiunque si rivolga all'Agente incaricato della loro custodia. — Perciò gli aggiudicatari, all'atto del ritiro dei materiali non potranno sollevare alcuna eccezione riguardo alla loro natura, alla loro qualità ed al loro stato, e qualsiasi reclamo in proposito sarà considerato come insussistente e nullo.

Indivisibilità dei lotti.

2. — Si potrà concorrere ad uno o più lotti, ma ogni lotto è indivisibile.

Deposito d'asta.

3. — Non si potrà adire all'asta senza aver previamente ed entro il giorno 30 maggio eseguito nella Cassa centrale di questa Amministrazione (Milano, Corso Magenta, N. 24) un deposito in valuta legale equivalente ad 1/20 (un ventesimo) del valore inventariale dei lotti al cui acquisto si aspira. — Ogni concorrente perciò dovrà prima che l'asta incominci, presentare la ricevuta relativa a tale deposito.

Facoltà dell'Agente che presiederà all'incanto.

4. — L'incanto sarà presieduto da un Agente superiore dell'Amministrazione, il quale avrà la facoltà di non fare alcuna aggiudicazione, se i prezzi migliori offerti fossero da esso ritenuti troppo bassi e di troncare l'incanto, annullando le delibere già fatte, qualora giungesse a conoscere od avesse fondamento a sospettare che fra tutti o taluni degli accorrenti sia intervenuta qualche intelligenza a danno dell'Amministrazione.

Delibera.

5. — La delibera sarà fatta verso pagamento a pronti contanti, computando nel medesimo il deposito di gara effettuato dall'aggiudicatario, il quale risulterà dalla ricevuta ch'egli dovrà rimettere al presidente dell'incanto.

In nessun caso poi potranno essere portati in deduzione dell'importo, che l'acquirente sarà tenuto a sborsare, i crediti che lo stesso eventualmente avesse verso il R. Governo e l'Amministrazione.

Consegna di materiali.

6. — La consegna dei materiali ed oggetti avrà luogo sul terreno nel locale e piazzale succitati; per cui incomberà all'acquirente di provvedere a proprio rischio e spesa al loro carico e successiva asportazione.

Asportazione dei materiali.

7. — L'asportazione dei materiali ed oggetti non potrà aver principio che dopo ultimato l'incanto, e dovrà venire compiuta nel termine non maggiore di 15 giorni a partire da quello in cui l'incanto fu chiuso, per ogni partita da 1 a 10 lotti; di 30 giorni per ogni partita da 11 a 20 lotti; di 45 giorni per ogni partita da 21 a 30 lotti; ed infine di 60 giorni per le partite di lotti 31 e più.

Trascorso il termine prescritto senza che l'asportazione sia stata ultimata, verrà concesso per tolleranza altro termine eguale, durante il quale però decorrerà la tassa di magazzinaggio di L. 10 per ogni lotto e per giorno pel materiale non asportato.

Qualora infine, anche dopo decorso il periodo di tolleranza, l'asportazione non fosse stata compiuta, l'Amministrazione passerà alla vendita, come meglio crederà, a tutto rischio del deliberatario dei materiali ed oggetti non ritirati, rivalendosi sulle somme da esso pagate per rimborsarsi della perdita e delle spese contratte, e ciò senza bisogno di far precedere intimazioni legali od altre formalità.

Ammanchi ed avarie dopo l' incanto.

8. — L'Amministrazione non sarà responsabile degli eventuali ammanchi e delle avarie che si verificassero nei materiali, durante il tempo in cui resteranno depositati nel proprio cantiere, dopo l'incanto.

Restituzione dei depositi ai non aggiudicatari.

9. — Ultimata l'asta, l'Agente superiore incaricato di presiedervi, apporrà sopra tutte le ricevute dei depositi di gara fatti dalle Ditte che non risultarono deliberatario d'alcun lotto, una dichiarazione analoga, all'appoggio della quale tali Ditte, ripresentandosi alla Cassa Centrale, riceveranno di ritorno il deposito da esse fatto.

Milano, 18 maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**
Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GENOVA **Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele** GENOVA

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart S. G. B.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vuillaume,* 20, Via Palestro — GENOVA.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 4 Giugno 1879 N.° 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori e dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL PARLAMENTO

(Continuazione — Vedi N.° 22)

SEDUTA DEL 26 MAGGIO.

Pres. Nella seduta di sabato la Camera approvò le due prime linee della tabella A; ora verremo alla discussione della terza linea: « Parma-Spezia con diramazione a Sarzana ».

Gandolfi mira a dimostrare che la linea Parma-Spezia non risponde ai bisogni della difesa militare in caso di guerra; che una linea Modena-Spezia-Lucca sarebbe più breve, darebbe un considerevole risparmio di spesa, e sarebbe anche superiore dal punto di vista militare, cosa la quale non deve essere indifferente al Governo.

Chiede che il Governo la faccia studiare imparzialmente.

Del Carlo esamina se la Camera possa con sicurezza dare il voto favorevole alla linea Parma-Spezia, perchè Governo e Commissione la propongono come la più conveniente dal lato tecnico, economico e militare.

Egli crede invece che peggior valico di questo non si potrebbe trovare, poichè la linea è scoperta, spezzata e disadatta alla difesa militare; e che sia quindi da preferirsi quella di Modena-Spezia-Lucca.

Osserva che, a più forte ragione poi, la linea Lucca-Modena è preferibile dal punto di vista commerciale e della minore spesa di costruzione.

L'oratore invoca a suo favore l'autorità d'illustri ingegneri, di scrittori militari; e dice che qui non è questione d'interessi locali, ma d'interesse generale, nazionale.

Dichiara di unirsi all'ordine del giorno che verrà presentato dall'on. Gandolfi.

Cocconi ricorda le conclusioni di una Commissione nominata dall'on. Peruzzi, quando era Ministro dei lavori pubblici, le quali erano favorevoli alla linea Parma-Spezia; invoca l'autorità del conte Cavour, del dittatore Farini, dell'ingegnere Paleocapa, e cita i precedenti parlamentari.

L'oratore passa poi a ribattere gli argomenti degli on. Gandolfi e Del Carlo, e dimostra che la linea Lucca-Modena, anzichè essere più economica, è più costosa, perchè vi si devono costruire sei chilom. di galleria di montagna.

Ribatte altresì l'argomento della sconvenienza dal punto di vista della difesa militare, e dice che la linea Parma-Spezia è stata proposta da tutti i Ministri della guerra e loro segretarii generali.

Mocenni sostiene la linea Modena-Lucca. Dice che la questione della convenienza, dal punto di vista militare, sta tutta nel collegamento della valle dell'Arno con quella del Po, il quale collegamento si può fare in varii modi. Ma quale modo più eccentrico di quello della linea Parma-Spezia?

Dice che la sua opinione è anche quella del generale Mezzacapo e di suo fratello, che la svilupparono nei loro studii topografico-militari.

Dice che la Parma-Spezia è anche pericolosa, perchè ha il suo sbocco più vicino a Piacenza, la qual piazza non si appoggia all'Appennino, ma al Po.

Pensa che questa ferrovia non sia ancora stata studiata abbastanza militarmente.

Crede che, se si fosse studiata meglio, si sarebbe posto mente al progetto del compianto ingegnere Antonelli, che probabilmente avrebbe contentato tutti e due i partiti.

Se la Camera commetterà l'errore di votare la linea Parma-Spezia, quella di Lucca non solo diventerà necessaria, ma indispensabile.

Vorrebbe che il Governo ristudiasse la questione e presentasse un nuovo progetto per rimediare all'errore di non aver tenuto conto delle necessità militari.

Bortolucci osserva che, quando fu concepito il progetto della linea Parma-Spezia, le condizioni dell'Italia erano ben diverse dalle attuali. Allora l'Italia non aveva Venezia, nè Roma; l'Austria si accampava nel centro del nostro paese, ed era naturale che la difesa convergesse a Piacenza e verso le altre fortezze del Piemonte.

Ma, caduta Venezia e occupata Roma, le condizioni del paese nostro sono radicalmente mutate, e con esse si deve mutare il sistema di difesa.

Osserva che nelle ferrovie da costruirsi non si deve mai perdere di vista lo scopo militare ed il minore costo; e che, anche sotto questo aspetto, il valico Lucca-Modena deve preferirsi a quello di Parma-Spezia.

Il seguito della discussione è rinviato al domani.

SEDUTA DEL 27.

Arisi difende la linea Parma-Spezia, persuaso che, difendendo quell'interesse locale, difende pure un grande interesse nazionale.

Svolge delle considerazioni, eccitando la Camera ad approvare questa linea.

Fornaciari non crede sieno completi gli studii per la linea Parma-Spezia, dal punto di vista degli interessi generali; e sostiene la linea Reggio-Metra-Lucca-Spezia. La confronta colla Parma-Spezia, notando come il fondamento della preferenza concessa alla Parma-Spezia stia in una Relazione Possenti del 1862.

Osserva però che questa Relazione non è fondata sopra studii completi ed accurati; e che il problema, quale fu sottoposto alla Commissione, della quale fu relatore il Possenti, è diverso da quello ora in discussione; perchè alla Spezia-Parma si aggiunge ora la Aulla-Lucca, e le condizioni della difesa militare dello Stato sono mutate.

Cita un tratto di lettera del generale Cialdini; e conclude col dire che, a parer suo, la linea Reggio-Metra-Lucca-Spezia corrisponderebbe alle esigenze militari e commerciali della Spezia-Parma, e coll'invocare ulteriori studii di confronto; poichè, soltanto qualora sia dimostrato che l'interesse generale esige il sacrificio di interessi provinciali, questi potranno rassegnarsi a veder prevalere il bene generale del paese.

Quartieri sostiene la linea Parma-Spezia, rispondendo agli argomenti dell'on. Fornaciari e di altri.

Bertolè-Viale ricorda le opinioni manifestate in questa discussione, e dichiara che non intende fare appunti a coloro che difesero interessi loro cari. Gli oratori si valsero di tutti gli argomenti possibili, compresi i militari d'ogni genere.

Egli crede che le questioni vadano allargate assai, quando si parla di interessi militari nelle ferrovie.

Sostiene la linea Parma-Spezia, e spera che sarà respinta, così la proposta dell'altra linea, come la sospensiva. Ricorda che anche l'on. Marselli era per la Parma-Spezia, se si facevano due valichi appenninici. L'oratore spiega il concetto dell'on. Marselli, e dice che i sostenitori della Lucca-Modena non si sono messi sul vero terreno: dovevano tener conto anche della proposta per la Pontassieve-Faenza.

Dice che ha udito delle eresie militari dai sostenitori della Lucca-Modena, e si meraviglia di chi non considera la Spezia come una vera fortezza, oltrecchè come un arsenale marittimo. Basta un colpo d'occhio sulla carta per persuadersi della preferenza da darsi alla Parma-Spezia sulla Lucca-Modena.

L'oratore esamina le condizioni delle due linee; dice che per la Spezia-Parma ci sono progetti completi, e parla della produttività militare e commerciale probabile di ciascuno, sostenendo la superiorità di quella linea sull'altra. La Parma-Spezia ha un vantaggio della metà, almeno, sull'altra.

Parla della mobilizzazione dell'esercito, e con molte considerazioni dimostra che a questa la linea Parma-Spezia soddisfa completamente.

Fa altre osservazioni d'indole militare, e conchiude affermando che la Parma-Spezia devesi preferire alla Lucca-Modena. Se v'è linea che sia stata esaminata, discussa, riveduta, approvata da Commissioni teniche, questa è la Parma-Spezia.

L'oratore ricorda gli studii e le relazioni delle varie Commissioni, compresa quella per la difesa del paese.

La Parma-Spezia fu dichiarata indispensabile, e non si parlò mai della Lucca-Modena. A quale scopo si adotterebbe oggi una sospensiva, se trattasi d'una linea necessaria?

Votando la Parma-Spezia, la Camera tutelerà gli interessi militari ed economici del paese. (*Bene — Segni d'approvazione*).

Castagnola parla anch'egli in favore della linea Parma-Spezia.

Si chiede la chiusura, che è approvata.

Pres. annunzia varie altre proposte relative alla linea in discussione.

Billia svolge un ordine del giorno per sospendere la votazione sulla linea Spezia-Parma, finchè sia decisa la questione della linea successiva Faenza-Pontassieve.

Fano svolge pure una proposta sospensiva, invitando il Governo a proporre una congiunzione più diretta col Brennero.

D'Arco svolge la seguente mozione:

« I sottoscritti propongono che alla linea Parma-Spezia con diramazione a Sarzana sia sostituita la Spezia-Parma con diramazione a Suzzara ».

(La mozione è sottoscritta da 12 deputati).

L'oratore sostiene l'emendamento come misura di giustizia, di necessità e di conciliazione.

Grimaldi (relatore) riassume le osservazioni svolte in questa discussione, e ringrazia l'on. Bertolè-Viale del suo discorso in favore della linea Parma-Spezia. Ricorda i precedenti relativi a questa linea, ed espone le ragioni che indussero la Commissione a proporla.

Dichiara che la Commissione non accetta alcuna formula sospensiva, ed insiste per l'approvazione della linea Parma-Spezia con diramazione a Sarzana.

Mezzanotte (Ministro) dichiara che il Governo non accetta sospensive, e prega la Camera di approvare la linea proposta. Prega poi l'on. Fano di ritirare la sua proposta, dichiarandosi disposto a studiarla.

Si passa quindi ai voti.

L'ordine del giorno sospensivo Billia è respinto.

Fano ritira il suo ordine del giorno, prendendo atto della promessa del Ministro.

L'emendamento dell'on. D'Arco ed altri è respinto, dopo prova e controprova. Posta finalmente ai voti la linea Parma-Spezia con diramazione a Sarzana, è approvata a grande maggioranza.

SEDUTA DEL 28.

È aperta la discussione sulla quarta linea della prima categoria: *Faenza-Pontassieve.*

Minucci combatte la proposta della Commissione per la linea Faenza-Pontassieve o Faenza-Firenze.

Parla a lungo delle difficoltà e delle spese di questa linea, e sostiene invece la linea Forlì-Arezzo.

Dice che Firenze non ha bisogno di nuove linee perchè i forestieri accorrano a quella città, che richiama i viaggiatori co' suoi splendori artistici. Il movimento di transito a nulla giova. Firenze aspetta ben altro dal Governo, e l'oratore confida che l'otterrà.

Parla contro gli argomenti esposti nella Relazione Depretis in favore della linea faentina, sostenendo che, se si voleva dare importanza ai pareri dei militari, dovevasi, in ogni caso, preferire la Imola-Pontassieve alla faentina.

Aggiunge considerazioni molteplici in favore della linea Arezzo-Forlì, e dice che le linee proposte non vennero studiate con sufficiente cura.

Il giorno in cui la Camera avrà accettata la linea faentina, saranno seppellite per sempre le linee Adriatico-Tiberina e Arezzo-Forlì, c non resterà nemmeno la speranza.

Gessi parla in favore della linea faentina. Espone gli studii che furono fatti per questo valico appenninico, e combatte la linea Imola-Pontassieve, rispondendo alle osservazioni dell'on. Codronchi.

Guarini sostiene la linea Forlì-Arezzo. Svolge delle considerazioni per dimostrare che non sono abbastanza maturi gli studii per la linea Faenza-Pontassieve. È necessario che nuovi studii si facciano per questo valico appenninico, e l'oratore risponde alle considerazioni dell'on. Gessi. Dice che gli studii fatti da lungo tempo non possono ritenersi sufficienti ora che le condizioni sono mutate, che Roma è la Capitale del Regno.

L'oratore non crede che una lettera del Ministro della guerra possa bastare a dichiarare una linea d'interesse militare.

Conchiude affermando che questa lotta non è per interessi locali, ma per un interesse generale, al quale tutte le città di Romagna si inchineranno. Richiedesi che siano maturi gli studii, affinchè sia dimostrato che il sacrifizio che a qualcuna di esse sarà chiesto è veramente utile alla patria. *(Segni d'approvazione)*

Serristori sostiene la linea Faenza-Pontassieve.

Fossombroni dichiara di aderire alla mozione sospensiva, svolgendo alcune considerazioni contro la linea faentina.

Si chiede la chiusura.

Toscanelli prega la Camera di non chiudere la discussione.

La chiusura è respinta.

Toscanelli parla in appoggio della linea Faenza-Pontassieve, combattendo la proposta di sostituire Firenze a Pontassieve.

Ricorda che, militarmente, la linea Faenza-Pontassieve fu preferita a quella Firenze-Faenza dal Ministro della guerra ed anche dal Ministro dei lavori pubblici.

L'oratore conchiude eccitando la Camera ad approvare la linea Faenza-Pontassieve, che è d'interesse generale.

Baccarini ricorda i progetti e i concetti ai quali era inspirato il progetto ferroviario, secondo il precedente Ministero.

Esamina le varie proposte pel valico appenninico, ricordando le Commissioni di studio e i pareri dati.

L'oratore proseguirà domani il suo discorso.

SEDUTA DEL 29.

Baccarini, proseguendo il suo discorso di ieri, passa a dimostrare come i risultati tecnici sieno favorevoli alla linea faentina, più che alla imolese; e che in questo medesimo senso si è pronunciata la Commissione di difesa del 1862, la quale, concludendo che sarebbe stata da preferirsi l'imolese, soggiunse però subito che la differenza dei vantaggi militari tra l'una e l'altra era così lieve, da non doversi posporre la faentina alla imolese, quando per altre considerazioni quella fosse più conveniente.

Ciò stabilito, e osservato che la faentina è proposta dal Ministero e dalla Commissione, l'oratore esamina se vi sieno ragioni da contrastare tale preferenza. La paragona dal lato tecnico, commerciale e militare; quindi, riassumendosi, dice che, commercialmente parlando, esse soddisfanno tanto più, quanto più s'allontanano dalla porrettana, perchè meno ne turbano il raggio di azione; e in questo senso la faentina è preferibile alla imolese, perchè soddisfa meglio agli interessi del litorale adriatico.

Inoltre la linea faentina, rispetto all'imolese, incontra le minime difficoltà di costruzione, e soddisfa agli interessi militari, come risulta dalla lettera 18 ottobre 1878 del Ministro della guerra.

Spiega poi perchè egli nel suo progetto proponesse, ciò non ostante, Faenza-Firenze e non Faenza-Pontassieve.

La prima ragione fu questa, che egli riproponeva un progetto del Ministero Depretis, nel quale era scritto: Faenza-Firenze; e tutti comprenderanno come rincrescesse a tutti di dover variare l'indirizzo di una linea a scapito della Niobe delle italiane città.

La seconda era che l'articolo 21 riservava al Governo la facoltà di variare l'indirizzo delle linee, quando ragioni gravi l'avessero consigliato.

Dopo ciò, crede non aver altro da aggiungere per giustificare il suo operato come Ministro dei lavori pubblici; e di aver dimostrato che, una volta che si debba costruire una linea per mettere in comunicazione la Toscana col litorale adriatico, sia quella di Faenza-Pontassieve.

Si chiede la chiusura.

Codronchi parla contro la chiusura, desiderando rispondere per cinque minuti al preopinante.

Dopo prova e controprova, la chiusura è respinta.

Codronchi risponde ad alcune delle argomentazioni dell'on. Baccarini, e dichiara essere autorizzato dal generale Menabrea a dire ch'egli, nel Comitato di difesa, diede il suo voto per la preferenza assoluta, e non relativa, della linea imolese alla faentina.

Termina dicendo che, se egli non porterà ai suoi elettori un chilometro di ferrovia di più, gli sarà però tenuto conto di non avere disperato della sua causa, malgrado i formidabili avversarii che ha contro di sè nel Ministero, nella Commissione e nella Camera.

È dichiarata chiusa la discussione sulla quarta linea, salvo la parola al relatore e salvi i fatti personali.

Bonvicini (per fatto personale) risponde ad un'allusione dell'on. Minucci; e ne coglie occasione per dire che egli è favorevole alla Faenza-Pontassieve, e che attende impavido il giudizio della Camera e quello degli elettori.

Minucci (per fatto personale) replica all'on. Baccarini e all'on. Bonvicini, sostenendo che, se ora si fa la linea Faenza-Firenze, si sarà poi costretti a fare quella di Arezzo-Forlì.

Bonvicini replica all'on. Minucci, dichiarando che, deputato di Lugo, egli vota con sicura coscienza per la Faenza-Pontassieve, sicuro che, così facendo, Forlì, invece d'una, ne avrà due delle strade (*Ilarità generale*).

Pres. Rimane ora lo svolgimento degli ordini del giorno e degli emendamenti proposti alla linea Faenza-Pontassieve.

L'ordine del giorno sospensivo dell'on. Codronchi è già stato svolto nella discussione generale.

Mantellini svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che nella tabella *A*, *invece di* Faenza-Pontassieve, *si dica* Faenza-Firenze, come nei due progetti ministeriali del 1877 e del 1878 ».

(È firmato altresì dagli on. *Nobili*, *Panattoni* e *Barazzuoli*).

Grimaldi (relatore) riassume rapidissimamente tutte le ragioni tecniche, militari ed economiche, per le quali la Commissione ha preferito la faentina alla imolese; ed assicura l'on. Codronchi che nessuna considerazione politica è entrata in questa deliberazione.

Esprimendo poi il parere della Commissione sull'emendamento Mantellini, dichiara di respingerlo per motivi militari ed economici, come respinge ogni mozione sospensiva (*Bravo!*).

Depretis dice che, come membro di una Commissione per la difesa dello Stato, egli aveva manifestato opinione favorevole alla imolese, e poi come Ministro dei lavori pubblici propose la faentina; il che gli ha valso aspre censure dall'on. Minucci.

Però dice che, quando gettò nella Camera la bomba delle nuove proposte (*si ride*), in seno alla Commissione si trovò d'accordo con questa sul punto di partenza della linea, cioè da Faenza, anzichè non da Imola; ma discorde sul punto dello sbocco, che cioè essa dovesse far capo a Firenze, e non a Pontassieve.

Di questo parere è ancora adesso, perchè le questioni di ferrovie si devono risolvere con criterii complessi.

Gli dispiace di essere in disaccordo con uomini tanto competenti, ma egli crede che la Commissione siasi lasciata guidare troppo da interessi militari che credeva trascurati, e che a questi abbia sacrificato tutti gli altri.

Dice che bisogna far risorgere Firenze; e che, più degli aiuti pecuniarii, gioveranno forse assai più gli aiuti indiretti, che sviluppino le industrie, il lavoro.

Per esempio, il Governo intende aprirvi un'Esposizione permanente di antichità, un'altra di prodotti dell'industria cittadina, che non sono abbastanza conosciuti.

E poi a Firenze esistono magazzini fin che si vogliono ed officine, perchè Firenze fu Capitale.

Il Ministro presenta altre considerazioni economiche e politiche, per le quali persiste nel credere che la Camera farebbe bene a preferire Firenze come sbocco della ferrovia faentina.

Dopo breve scambio di parole per fatti personali tra gli on. *Puccioni*, *Guarini*, *Codronchi* e *Grimaldi*, si viene ai voti.

Primo è l'ordine del giorno Codronchi, sospensivo di ogni deliberazione, col quale si invita il Governo a presentare un progetto di legge corredato di maggiori studii su questa linea.

È respinto.

Si passa all'emendamento Mantellini, accettato dal presidente del Consiglio e non dalla Commissione.

Dopo due prove e controprove, la votazione restando ancora dubbia, si vota per divisione: cioè coloro che approvano l'emendamento Mantellini passano a sinistra, e quelli che lo respingono passano a destra (*Agitazione*)

Numerati ripetutamente i voti, il *Presidente* proclama che l'emendamento Mantellini è respinto (*Agitazione vivissima e prolungata*) — L'emendamento risulta respinto per un solo voto).

Messa quindi ai voti la proposta della Commissione, cioè « Faenza-Pontassieve », è approvata.

Si passa poi alla 5ª linea « Terni-Rieti-Aquila ».

Solidati e Cannella, inscritti in favore, rinunciano alla parola.

Messa ai voti, è approvata.

Si approva pure senza discussione la sesta linea « Campobasso-Benevento ».

E così finalmente la 7ª: « Codola-Nocera ».

SEDUTA DEL 30.

Pres. È in discussione la linea ottava della prima categoria: « Reggio (Calabria)-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano ».

Plutino Agostino dichiara che dovrà fare un lungo discorso.

Pres. Profitto di questa avvertenza, per ricordare che in questa legge vi sono ancora 75 emendamenti da svolgere; che sulla prima categoria devono ancor parlare 36, sulla seconda 56 oratori, 48 sulla terza, e 57 sugli altri articoli (*Oh! oh! — Rumori*).

Plutino parla lungamente contro il tracciato proposto dalla Commissione, e sostiene la linea litoranea.

Dice che a nulla gioverebbe la generosità del Parlamento nelle ferrovie per le provincie meridionali, se la linea litoranea non si adottasse.

Legge numerosi voti relativi a questa linea, ed espone considerazioni e cifre in appoggio della linea litoranea.

Si associa alle osservazioni dell'on. Spaventa circa ai metodi di costruzione ed alle proposte per rendere meno costosi allo Stato questi sistemi.

Svolge considerazioni d'indole militare in appoggio della linea litoranea.

Parla poi della questione finanziaria, e vorrebbe che si facesse l'emissione delle cartelle ferroviarie in oro. Parla della relazione fra questa emissione e l'abolizione del corso forzoso, a cui si potrebbero consacrare 400 milioni dei 500 da emettersi; ed eccita la Camera ed il Ministero a fare così una politica di vera riparazione.

Lovito parla in favore della linea interna proposta dalla Commissione, rispondendo alle osservazioni dell'on. Plutino.

Nicotera chiede di parlare per fatto personale, non potendo lasciare la Camera sotto l'impressione di certe parole dell'on. Lovito a suo riguardo.

Lovito non saprebbe quali parole possano aver offeso l'on. Nicotera.

Nicotera risponde che non può restare per più giorni ancora sotto l'accusa di avere, come Ministro, influito sulle deliberazioni dei Comuni.

Pres. Ella parlerà a suo turno, ed esporrà le sue idee.

Lovito prosegue il suo discorso in favore della linea interna Eboli-Reggio.

Nicotera si limiterà a brevi dichiarazioni, perchè sulla questione tecnica parlerà l'on. D'Amico.

Spera che l'on. Imperatori difenderà la sua relazione, attaccata dall'on. Lovito.

Dice che fu addolorato nell'udire dall'on. Lovito che la linea litoranea aveva un rappresentante nel primo Ministero Depretis.

Fa appello agli on. Depretis e Zanardelli. Essi dicano se io, dice l'oratore, pronunziai una sola parola in favore della linea litoranea, quando era Ministro.

Dice che non conosceva prima d'oggi l'ingegnere Imperatori, e che ha parlato una sola volta coll'ingegnere Passerini, in presenza dell'on. La Cava.

Crede si debba domandare la congiunzione delle due linee nell'interesse della Basilicata.

L'oratore è interrotto dall'on. Di Gaeta, al quale risponde che i progetti dell'ingegnere Calabrini sono sbagliati.

Conchiude dichiarando che mantiene la sua speranza che il presidente del Consiglio, il quale passerà alla storia come inventore di bombe (*Ilarità*), riuscirà a farne scoppiare una nuova, che risolva anche questa questione.

SEDUTA DEL 31.

Continua la discussione sulla linea Eboli-Reggio.

Nicotera fa istanza perchè si stampi, come allegato al progetto sulle costruzioni, una Relazione dell'ing. Scalabrini, concernente la linea Eboli-Reggio.

Mezzanotte (ministro) non si oppone.

De Dominicis Teodosio dice di aver chiesto alla Commissione un documento, ma essergli stato risposto che non lo si trova.

Pres. Lo si troverà, e si stamperà. Ora si riprende la discussione sulla linea Eboli-Reggio.

La Cava premette che il suo Collegio è distante 30 o 40 chilometri dalla linea Eboli-Reggio, qualunque sia il tracciato che verrà adottato.

L'oratore legge poi qualche passo dei suoi discorsi, per dimostrare che, sostenendo la linea interna, egli non è oggi in contraddizione coi suoi precedenti. Cita invece dei precedenti parlamentari dell'on. Plutino, favorevoli alla linea interna per la valle di Diano.

Risponde ad osservazioni dell'on. Nicotera, ed esamina i progetti tecnici per le due linee, sostenendo che la linea interna, con qualunque progetto, costerebbe meno della litoranea.

Dopo altre considerazfoni, chiede un breve riposo.

La Cava, riprendendo il suo discorso in favore del tracciato interno della linea Eboli-Reggio, sostiene che quel tracciato traversa regioni più popolose, e costa sette milioni e mezzo di meno dell'altra.

Riassume quindi tutte le ragioni economiche, tecniche e finanziarie, per cui si deve preferire la linea interna.

Dichiara essere impossibile lasciare in sospeso la questione; ed eccita infine la Camera a non lasciare al Potere esecutivo la soluzione d'una questione, che agita le popolazioni e che dura da parecchi anni.

D'Amico parla in appoggio della linea litoranea; e premette alcune cousiderazioni sulla ferrovia in esercizio Taranto-Reggio, esponendo le ragioni per le quali, a suo avviso, questa linea non rende quanto dovrebbe, anzi è passiva.

Dice che la linea Eboli-Reggio è imposta da circostanze politiche e commerciali.

Svolge delle considerazioni per dimostrare che questa linea è assolutamente necessaria.

Espone delle cifre per dimostrare che il prodotto delle ferrovie delle provincie meridionali va progredendo.

Dice che il problema va posto, non fra linea interna e linea litoranea, ma fra linea litoranea e linea appenninica.

Dice che in astratto le linee interne sono preferibili alle litoranee; ma nel caso concreto della linea Eboli-Reggio, la litoranea dev'essere preferita.

Dopo molte considerazioni sul passaggio della linea litoranea pel vallo di Diano o per quello di Lucania, ed osservando che la Commissione stessa ammette che entrambe queste linee si debbano costruire, una in 1ª categoria, l'altra in 2ª; presenta un emendamento, il quale dica: « Reggio-Paola-Castrocucco per il Vallo di Diano e per il Vallo di Lucania ».

Raccomanda tale emendamento, che può conciliare i varii interessi in lotta; e conchiude dichiarando che, se sarà respinto, voterà, con sicura coscienza, in favore della linea litoranea.

Petrucelli della Gattina parla in favore della linea interna, proposta dalla Commissione.

Svolge molte considerazioni intorno all'influenza delle ferrovie sulla civiltà d'una nazione e sullo sviluppo delle ricchezze economiche.

Dice che le ferrovie allontanano il brigante e l'internazionalista.

Descrive i territorii pei quali la nuova linea Eboli-Reggio dovrebbe passare; e parlando dei bagni di Diana, di Atteone, della Chiesa, ecc., solleva spesso l'ilarità della Camera.

Discorre pure dei Borboni, di Gregorio XVI, che odiava le ferrovie, e di Gaetanino. (*Ilarità*).

Pres. ricorda all'oratore che è ancora viva qualche persona, alla quale egli lancia i suoi frizzi.

Petrucelli. La storia non si sopprime.

Pres. Ripete la sua avvertenza all'oratore, invitandolo ad usare un linguaggio più parlamentare.

Petrucelli prosegue a discorrere in favore della linea interna; dicendo che la spiaggia del mar Tirreno dev'essere corazzata, e che non bisogna lesinare i milioni, quando si tratta di armare e difendere l'Italia.

Nella seduta di ieri, la Camera ha finalmente deliberato sulla liuea Eboli-Reggio, adottando una nuova proposta del Ministero per l'ammissione di ambedue i tracciati, litoraneo ed interno, in 1ª categoria, con obbligo alle Provincie ed ai Comuni interessati di concorrervi con 10 milioni, tenuti fermi i sussidii già votati.

Nel prossimo numero continueremo a riassumere la relativa discussione.

I LAVORI ALLA GALLERIA DEL GOTTARDO

Quantunque sia intervenuta, come abbiamo a suo tempo annunciato, un' amichevole transazione nella controversia insorta fra la Compagnia del Gottardo ed il sig. L. Favre, imprenditore dei lavori della grande Galleria, pure, avendo noi esposto i motivi che indussero quest' ultimo ad avanzare le sue proteste ed a sospendere parzialmente i detti lavori, aderiamo ora di buon grado all' invito fattoci dalla Direzione della Compagnia, pubblicando tradotta la lettera da essa diretta al Consiglio federale svizzero, in risposta alle proteste del sig. Favre.

Lucerna, 7 aprile 1879.

ALL'ALTO CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO A BERNA

Onorevolissimo Signor Presidente,
Onorevolissimi Signori,

In una lettera stampata e pubblicata, diretta al Consiglio federale svizzero in data del 31 marzo scorso, il sig. Favre, imprenditore del gran tunnel, dichiarò che la Compagnia del Gottardo lo mise nella necessità di sospendere i lavori di una parte importante dei cantieri del gran tunnel, fra i quali quello dell'allargamento in calotta. La sospensione dell' allargamento in calotta, se prolungata, occasionerà quella degli altri cantieri, che successivamente verranno a raggiungere quel punto non bastantemente escavato. Per ultimo, questa misura avrà per effetto di distruggere in breve l'equilibrio dell'insieme dei lavori. E se, per la mancanza del prodotto dell'allargamento in calotta, il ricavato mensile dei lavori non bastasse a pagare gli operaj, egli si vedrebbe costretto a sospendere anche la galleria d'avanzamento.

In fatti, in data 3 aprile 1879, il sig. Favre sospese i lavori di allargamento in calotta, e licenziò un centinaio di operaj.

Per giustificare questa misura, il sig. Favre allega, fra le altre cose, nella sua lettera al Consiglio federale;

1° Che la Compagnia, malgrado le sue proteste, inaugurò *un nuovo sistema di costruzione in muratura del gran tunnel*, sistema irrazionale e contrario alle regole dell'arte, pericoloso per la vita degli operaj e per l'esercizio del tunnel;

2° Che la Compagnia, con sua lettera del 26 marzo 1879, rifiuta di dargli in avvenire le dimensioni, in base alle quali devesi fare lo escavo del tunnel, prima che la galleria sia stata aperta a grande sezione;

3° Che la Compagnia prese la risoluzione di fare, senza diritto, una ritenuta di 300,000 fr. al mese sui pagamenti mensili dei suoi lavori.

Ecco dunque tre ragioni, che in parte non hanno fra loro alcuna connessione, diretta a giustificare la sospensione dell'allargamento in calotta. Ciò che prova come le due ultime non hanno determinato la misura presa dal sig. Favre, si è che egli aveva già minacciato di sospendere una parte dei lavori in data 30 dicembre 1878, vale a dire in un'epoca in cui non v'era ancora questione sul modo di procedimento, indicato nella nostra lettera del 26 marzo 1879, nè sulla ritenuta allo scopo di rimborsarsi degli acconti che gli vennero fatti per le installazioni.

Noi tratteremo ciascuno di questi punti separatamente, e si vedrà se i reclami del sig. Favre sono o no fondati.

I.

Estensione delle murature del tunnel.

1° Il sig. Favre afferma anzitutto che una costante osservazione ed una lunga esperienza hanno dimostrato la necessità di rivestire il tunnel di muratura per tutta la sua lunghezza, e che le pietre da taglio, che s'impiegano per questo importante lavoro, sono preparate in anticipazione per quasi tutto intero il sotterraneo.

D'un tratto, la Compagnia cambiò sistema: sembra ch'essa abbia deciso che la muratura debba esser fatta soltanto eccezionalmente, e vuole che i materiali preparati, i quali non avessero ad essere impiegati, restino a conto dell'imprenditore.

In realtà, ecco invece come avvennero le cose:

La Conferenza internazionale, la quale nel 1869 esaminò e stabilì il piano della strada ferrata del Gottardo, è partita, come è noto, dall'ipotesi che il gran tunnel non sarebbe rivestito per tutta la sua lunghezza, ma solamente per un terzo all'incirca. Nella Convenzione conchiusa nel 1872 col signor Favre, e propriamente nel piano di lavori che eravi allegato, era stato ammesso — allo scopo di dare, come esempio, un calcolo approssimativo del costo del gran tunnel — che il rivestimento in muratura si estenderebbe a circa la metà della lunghezza del tunnel. Erasi fatto appositamente osservare, che i cubi di muratura non potevano essere fissati in anticipazione, e che le somme indicate non erano, per conseguenza, che *ipotetiche;* mentre ciò che sarebbe dovuto all'imprenditore risulterebbe, a termini della Convenzione, del numero dei metri di lavori realmente eseguiti. Il Capitolato stabiliva inoltre al § 9, alinea 7, che: « la Direzione dei lavori.......... stabilirà se dovrà esservi rivestimento, e in tal caso, quale ne dovrà essere lo spessore ».

Allorquando, durante i lavori, si riconobbe che il rivestimento era necessario in più larga scala che non erasi supposto nel piano, il sig. Favre contestò l'obbligo suo di rivestire più della metà del tunnel, e minacciò d'intentare una lite innanzi al Tribunale federale.

Nel respingere queste pretese del sig. Favre, la Compagnia gli scrisse, in data del 18|19 aprile 1874, che: « la questione di sapere dove ci sarà rivestimento e quale ne sarà l'estensione, verrà risolta a seconda della qualità della roccia che s'incontrerà: come ciò risulta dalla natura stessa delle cose e dalla nostra Convenzione. È inutile il dire che, sotto questo rapporto, noi non andremo al di là di quanto è necessario, essendo i primi interessati ad evitare spese inutili; ma, in ogni caso, faremo quanto esigerà la solidità di un'opera così importante ».

Gli agenti della Compagnia partirono dal medesimo punto di vista, quando si trattò della stipulazione della Convenzione addizionale di settembre 1875, nella quale il sig. Favre riconobbe l'obbligo di rivestire il tunnel « nella misura *che sarà riconosciuta necessaria* dalla Compagnia del Gottardo ».

L'intenzione di non rivestire il tunnel nelle parti ove la roccia non presenta alcun pericolo, non data dunque da oggi, ma esistette sempre. Come il Consiglio federale svizzero si ricorderà, riferendosi alla scambiata corrispondenza, la Direzione dei lavori del Gottardo chiedeva già nel 1875, che certe sezioni dalla parte nord, cioè le parti escavate nel granito fra i chilometri 1.900 e 1.170, fossero lasciate senza rivestimento. Allo scopo poi di evitare una querela coll'imprenditore, il quale protestava contro il non-rivestimento, siccome pericoloso; e visto che la solidità della roccia non era ancora bastan-

tamente constatata, la Compagnia ordinò il rivestimento. L'esperienza, acquistata dipoi, venne a dimostrare la insussistenza dei timori accampati dal sig. Favre. E in data del 16 marzo 1878, venne trasmesso al sig. Favre un prospetto degli spessori di muratura fra i chilometri 4.800 e 5.175 dalla parte nord, nel quale le sezioni escavate nella serpentina figuravano per la maggior parte senza rivestimento.

Ciononondimeno il sig. Favre fece escavare interamente queste sezioni, come se esse avessero dovuto essere rivestite di muratura. Quando, al chilometro 5.325, si penetrò nel gneiss micaceo, che costituisce il masso propriamente detto del Gottardo, la Direzione dei lavori e l'imprenditore dichiararono che questa roccia era ancora più solida della serpentina.

Nel dicembre 1878, i nostri ingegneri-capi di sezione indicarono al sig. Favre gli spessori di muratura per le sezioni comprese fra i chilom. 4.908 e 6.100 dalla parte nord, e fra i chilom. 4.778 e 5.619 dalla parte sud. Da ciò risultava che la Direzione dei lavori aveva l'intenzione di lasciare senza rivestimento 800 metri circa dalla parte nord, e 700 da quella sud. Il sig. Favre protestò contro queste indicazioni, con lettera in data 30 dicembre 1878, come contrarie alla lettera ed allo spirito delle Convenzioni esistenti; e dichiarò ch'egli rifiutava formalmente di sottomettersi a tali prescrizioni, che costituivano, com'egli diceva; un sistema nuovo; e che, se non si giungeva ad intendersi, egli si vedrebbe obbligato a licenziare tutto il personale dei cantieri pei lavori di muratura.

Dopo aver di nuovo esaminato minutamente, sia sotto il punto di vista tecnico, che sotto quello di diritto, l'opposizione del sig. Favre, abbiamo sottoposto la questione al Dipartimento federale delle Strade ferrate, onde provocare una decisione senza appello da parte dell'alto Consiglio federale. Infine, il 21 gennaio 1879, noi rispondemmo al sig. Favre quanto segue:

« Con lettera 30 dicembre 1878, ella reclama contro la misura nella quale la Compagnia del Gottardo prevede il rivestimento del gran tunnel sulle sezioni comprese fra i chil. 4.908 e 6.100 dalla parte nord, e fra i 4.778 e 5.619 (cioè 4.760 e 5.700) dalla parte sud; ed ella dichiara che considererà le intenzioni della Compagnia come contrarie a quanto venne convenuto.

« La Direzione del Gottardo deve recisamente opporsi a questa interpretazione: essa è convinta invece, che, tanto per la forma, quanto per la sostanza, il suo modo d'agire riposa del tutto sul terreno della Convenzione addizionale del 21|25 settembre 1875, e che lo spirito e la lettera dell'art. VI di detta Convenzione non dànno luogo ad alcun dubbio a tale riguardo.

« La Direzione deve, per conseguenza, invitarla ad attenersi strettamente, anche da parte sua, alla precitata Convenzione. Lo stato attuale dei lavori del gran tunnel non potrebbe menomamente motivare una deroga. Del resto, la dichiariamo in anticipazione responsabile, sotto ogni riguardo, di una eventuale deviazione dalle prescrizioni della Convenzione.

« In questa occasione le facciamo osservare (come ella d'altronde deve saperlo) che le comunicazioni del 22 e 6 dicembre 1878 dei signori ingegneri Zollinger e Boley, capi-sezione, non sono che preliminari; attesochè la decisione del Consiglio federale, che solo definisce in modo decisivo la questione del rivestimento, non è ancora pervenuta. Non appena la conosceremo, provvederemo alla sua stretta osservanza ».

Dopo che il Consiglio federale fece esaminare la questione da esperti e che ci fu data conoscenza del loro rapporto, la nostra Direzione dei lavori, in considerazione delle osservazioni presentate dagli esperti, modificò parzialmente le prescrizioni relative ai lavori di muratura; ed i nuovi profili-tipi vennero comunicati, tanto al sig. Favre, quanto al Dipartimento federale delle Strade ferrate. Nel rimettere all'imprenditore questi profili-tipi, la nostra Direzione dei lavori riservò di nuovo l'approvazione del Consiglio federale, come risulta dalla lettera che fece seguito.

Senza aspettare la decisione del Consiglio federale, l'imprenditore del gran tunnel sospese, il 3 corrente, i lavori dei cantieri d'allargamento in calotta, licenziò gran numero d'operaj, ed informò la popolazione operaja di Göschenen e d'Airolo, mediante avvisi affissi alle muraglie, che, stante le difficoltà creategli dalla Compagnia, egli vedevasi costretto a sospendere, sino a nuovo ordine, i lavori d'allargamento in calotta.

Ecco i fatti quali sono avvenuti. La Compagnia del Gottardo ha dunque sempre mantenuto il principio, che il signor Favre è obbligato a rivestire di muratura il tunnel nella misura giudicata necessaria dalla Compagnia. Questo principio era già espresso nella Convenzione principale. Allorquando nel 1874 e 1875 il sig. Favre contestò l'obbligo di rivestire in muratura più del terzo del tunnel, la Compagnia espresse categoricamente il suo modo di vedere coll'art. XVI della Convenzione addizionale del 21|25 settembre 1875. Questo articolo porta testualmente che: « il sig. Favre riconosceva l'obbligo di rivestire il tunnel a tenore della presente Convenzione, *nella misura che sarà riconosciuta necessaria dalla Compagnia del Gottardo*; per conseguenza, anche per tutta la sua lunghezza, se la Compagnia ne facesse richiesta ».

La Compagnia non fece mai quest'ultima domanda. Dunque, non potrebbe esservi questione di cambiamento di sistema da parte della Compagnia.

Per contro, il sig. Favre, sino dal giorno in cui venne conchiusa la Convenzione, mirò costantemente a rivestire di muratura *l'intero* tunnel. Se vi ebbe un cambiamento d'idee, ciò non fu da parte della Compagnia, ma sibbene da quella del sig. Favre. E se si ammette che il motivo di questo cambiamento devesi ricercare nelle facilitazioni e negli aumenti di prezzo che vennero accordati a favore del sig. Favre colla Convenzione addizionale, si è sicuri di essere nel vero.

Una conseguenza di quanto precede è la lagnanza del sig. Favre, il quale pretende di aver preparati i condotti d'acqua necessarii per l'intero tunnel, senza poterne riscuotere il costo, se il tunnel non viene rivestito che in parte. Se questo fatto è vero, il sig. Favre non può prendersela con nessuno fuorchè con sè medesimo; tanto più che nell'estate del 1878, il sig. ispettore Kauffmann lo mise in avvertenza contro un allestimento troppo esteso di condotti d'acqua.

2° Il sig. Favre assevera in seguito, che il sistema di rivestimento a tratti è irrazionale e contrario alle regole dell'arte, pericoloso per la vita degli operaj e per l'esercizio del tunnel.

Noi non potremmo ammettere la giustezza di questa osservazione. Fatta astrazione dalla considerazione che il sig. Favre era prima di tutt'altro avviso, il nostro ispettore del tunnel, ing. Kauffmann, che si acquistò fama come costruttore di tunnel, dichiarò, dopo uno studio dei più approfonditi, che certe sezioni del tunnel possono assolutamente far senza di rivestimenti. A questo oggetto, ci riferiamo al rapporto del sig. Kauffmann, qui annesso. D'altra parte, possiamo in ciò riferirci al parere di altre persone, che non sieno i nostri ingegneri.

Com'è noto, il Consiglio federale decide, a termini dell'art. 2 *c* del Decreto federale del 3 novembre 1871, su tutte le questioni che concernono la costruzione del gran tunnel, e per conseguenza anche su quella del rivestimento in muratura. Ora, siccome nel caso attuale trattavasi di sezioni di una certa lunghezza, e che la questione assumeva perciò una grande importanza, così il Consiglio federale nominò una Commissione composta di tre ingegneri, i quali diedero il loro voto in data del 14 febbraio 1879. In questo rapporto venne suggerita una riduzione delle parti del tunnel che devono rimanere senza

rivestimento, riduzione già accettata dalla nostra Compagnia; ma in seguito è detto esplicitamente, che *il tunnel può fare senza di rivestimento alla vôlta, per una lunghezza considerevole, nel gneiss.* L'esperienza acquistata in questi ultimi tempi nella costruzione di diversi tunnel concorda perfettamente col giudizio dato dagli esperti federali.

Ed ora che venne così officialmente constatato che, contrariamente all'asserzione del sig. Favre, il non-rivestimento parziale non è nè pericoloso, nè irragionevole, ma che invece è affatto ammissibile, non vi potrebbe più essere questione di rivestire in muratura il tunnel per tutta la sua lunghezza, unicamente per far piacere al sig. Favre. Tale concessione sarebbe imperdonabile da parte della Compagnia; poichè, se da un lato essa è guidata dal desiderio di costruire il tunnel in modo completamente solido e duraturo, dall'altro lato essa deve cercare di realizzare tutte le economie che sono compatibili con una perfetta solidità.

3° Quando il sig. Favre pretende che uno degli ingegneri della Compagnia, consegnandogli i profili-tipi, gli avrebbe significato, con un'ironia di dubbio genere, che « l'imprenditore ha naturalmente la facoltà di fare *a sue spese la muratura,* dovunque lo giudicasse necessario », — v'ha in ciò, vogliamo almeno ammetterlo, un errore involontario d'interpretazione. La copia della lettera di cui si tratta, che noi abbiamo sotto gli occhi, dice: « Es bleibe natürlich dem Unternehmer anheimgestellt, in Strecken, die nach seinem Ermessen später eine Mauerung bedürfen, auf seine Rechnung schon jetzt den nöthigen *Mauerraum* auszusprengen »; ossia letteralmente: « Resta naturalmente a beneplacito dell'imprenditore di fare sin d'ora, per conto proprio, *gli escavi necessarii al collocamento della muratura* nelle parti del tunnel ch'egli giudica dover essere più tardi rivestito.

4° È del tutto insussistente, come dichiara il sig. Favre, che la situazione attuale della Compagnia sia il motivo pel quale quest'ultima non vuole ora rivestire il tunnel per tutta la sua lunghezza, onde poter presentare agli Stati interessati una diminuzione di spesa di qualche milione, per lo meno sulla carta, a rischio e pericolo dell'imprenditore; e siccome essa non ha naturalmente interesse che i lavori del tunnel procedano spediti, così tutti gli ostacoli ch'essa può opporre all'esecuzione dei lavori, siano per essa un vantaggio ed una specie di soddisfazione d'amor proprio.

A queste insinuazioni basta opporre i fatti:

a) Nel piano definitivo che la Compagnia del Gottardo sottopose all'approvazione del Consiglio federale, essa portò in conto per precauzione *il rivestimento dell'intero tunnel.*

b) Col dispensare l'imprenditore dal rivestire il tunnel su certe parti della sua lunghezza, essa gli facilita sensibilmente il suo còmpito, e abbrevia, per conseguenza, l'epoca in cui il tunnel potrà essere terminato.

Noi possediamo una lèttera del sig. Favre, di data un po' vecchia (1874), nella quale dichiarava che il di più del lavoro, che richiederebbe il rivestimento del tunnel in tutta la sua lunghezza, « nuocerebbe considerevolmente all'avanzamento della perforazione del tunnel, ed influirebbe forzatamente sul termine ».

5° Una sola delle asserzioni del signor Favre è pienamente esatta: quella con cui dice che, in forza del suo contratto, qualora alcuna delle parti non rivestite della vôlta o dei piedritti fossero in seguito riconosciute mancanti di solidità, l'imprenditore può essere tenuto a riprenderle posteriormente (*après coup*) come sotto opera, ed a rivestirle di muratura. Si converrà che in ciò havvi precisamente una evidente conferma del diritto che ha la Compagnia di non fare rivestire tutto in una volta, attesochè, non vi sarebbe altrimenti più questione di rivestire posteriormente (*après coup*).

Abbiamo dimostrato in ciò che precede come il non-rivestimento parziale del tunnel del Gottardo sia conforme alle Convenzioni esistenti; e come, anche dal lato materiale, abbia la sua ragione d'essere; ma dobbiamo ancora aggiungere, sotto il punto di vista formale, una osservazione per noi importantissima. A termini dell'art. 2°, già citato, del Decreto del Consiglio federale del 3 novembre 1871, la Compagnia del Gottardo non è ammessa a fare che semplici proposte per ciò che riguarda tutte le questioni che concernono il gran tunnel: tocca al Consiglio federale il decidere. Nel caso attuale, la decisione non venne ancora pronunciata; appena lo sarà, e qualunque possa essere, noi vi ci sottometteremo senza riserva. Il signor Favre invece contesta in prevenzione, colle sue allegazioni, il riconoscimento d'una decisione del Consiglio federale, in quanto tale decisione venisse a collimare colle nostre proposte.

II.

Epoca di fissazione dei profili-tipi di muratura da applicarsi.

1° Il sig. Favre dice molto giustamente, che l'esecuzione della muratura comporta due specie di lavori distinti:

a. Gli escavi della roccia in una dimensione sufficiente per collocarvi il rivestimento.

b. La costruzione della muratura propriamente detta.

Per l'insieme di questi lavori, i quali costituiscono precisamente il rivestimento, venne stipulato un prezzo indivisibile, il quale, secondo lo spessore della muratura, varia da 750 a 2430 franchi per metro corrente.

Siccome accade sovente che alcuni anelli di muratura, larghi qualche metro soltanto, si alternano con punti non rivestiti, che non sono gran fatto più estesi, così è quasi impossibile (dice il sig. Favre), ed in ogni caso molto più dispendioso, di eseguire in un punto lo escavo necessario al collocamento della muratura, e di conservare in un altro punto la roccia intatta, a seconda del profilo normale.

Laonde egli trovasi costretto, nelle parti in cui il profilo normale si alterna a brevi intervalli con un rivestimento, a fare dappertutto l'escavo necessario pel collocamento della muratura. In seguito, e forse dopo aver preso in consegna il tunnel, la Compagnia si deciderà a rivestire molti punti pei quali ora erasi giudicato superfluo il rivestimento; ed in tal guisa essa approfitterà d'un lavoro che avrà fatto il sig. Favre, senza doverlo pagare. Allo scopo di ciò prevenire, il sig. Favre suggerisce l'idea di scindere il prezzo applicabile alle murature: di attribuirne una parte all'escavo suppletorio, e l'altra parte alla muratura propriamente detta.

È incontestabile che un accomodamento di questo genere sarebbe tanto vantaggioso per il sig. Favre, quanto pregiudizievole per la Compagnia. Ma la proposta del sig. Favre non può appoggiarsi alle Convenzioni. A tenore di queste, il signor Favre è obbligato a rivestire il tunnel nella misura riconosciuta necessaria dalla Compagnia; ed il § 12 del Capitolato prescrive che la vôlta sarà eseguita ad anelli di 6 a 12 metri di lunghezza. Se al sig. Favre conviene di escavare al di là del profilo normale anche nelle parti senza rivestimento, laddove gli anelli di muratura si alternano a brevi intervalli con punti non rivestiti, egli è pienamente libero di farlo; ma ciò non riguarda che lui solo. Il sig. Favre stesso confessa che nelle Convenzioni non trova alcun appoggio per un abbuono di questo lavoro, nè, in generale, per una divisione del prezzo stipulato per l'esecuzione delle murature. La Compagnia non è tenuta ad altro che a pagare, al prezzo di serie per metro corrente, le murature ch'essa ordina e che vengono realmente eseguite, e non ha alcun motivo per dipartirsi da questa clausola, vale a dire in altri termini: di *svincolare il sig. Favre da tutte le eventualità d'incertezza,* per assumersele essa.

2° Il sig. Favre si lagna ancora di un'altra cosa. Con let-

tera del 25[27 marzo scorso, noi lo abbiamo informato che d'ora in poi non avremmo fornito indicazioni riguardo alla muratura, se non allorquando l'allargamento in calotta della piccola galleria fosse tanto avanzato, da permettere di giudicare con tutta sicurezza di ciò che convenisse fare. Il sig. Favre ora pretende ch'egli non può lavorare alla ventura, atteso ch'egli omai ignorerà se dovrà escavare sino al profilo normale, ovvero togliere anche lo spessore necessario al collocamento della muratura.

In risposta a tale asserzione, si può constatare che il modo di procedere della Compagnia riposa sulle Convenzioni.

L'art. VI della Convenzione addizionale del 21[25 settembre 1875, alinea 5, dice: « La Direzione dei lavori, dopo aver udito l'imprenditore, fisserà, *per quanto è possibile prima* che la galleria di direzione sia allargata sino a sezione completa, il profilo da applicarsi alle sezioni del tunnel, nelle quali la galleria d'avanzamento è già aperta ».

È bensì vero che finora la fissazione dei profili-tipi di muratura aveva luogo non appena la piccola galleria era aperta. Ciò poteva farsi senza inconvenienti, atteso che l'escavo si eseguiva sempre in vista di un rivestimento, e lasciava costantemente un margine sufficiente per un rivestimento, il cui spessore non oltrepassava 10 a 20 centimetri. Ma non è più la stessa cosa (ed il caso si presenta oggidì), quando si tratta della questione stessa della opportunità di un rivestimento. La sezione della piccola galleria non è allora sempre sufficiente per permettere di giudicare in modo abbastanza sicuro se un rivestimento sia necessario, o se si può farne a meno. Tale è, del resto, l'opinione espressa dagli esperti federali nel loro rapporto del 14 febbraio scorso.

Può tornare utile all'imprenditore di fare addirittura l'escavo suppletorio nei punti in cui la Compagnia non chiederà probabilmente alcun rivestimento, ma che all'imprenditore paresse dover esigerne uno più tardi, considerato che un escavo suppletorio, eseguito posteriormente, è di molto più costoso. Può darsi, egli è vero, che l'imprenditore escavi laddove più tardi non si faccia realmente alcun rivestimento, e che non riceva in tal caso, alcun compenso per questo eccedente di escavo. A tenore delle Convenzioni esistenti, è il sig. Favre che trovasi esposto a questo pericolo, che, del resto, un bravo costruttore di tunnel corre ben di rado; e per quanto ciò possa parergli molesto, non è con proteste e sospensione di lavori ch'egli scuoterà dalle sue spalle codesto fardello. Noi ci riferiamo, del resto, anche qui, ai dettagli forniti dal nostro ingegnere speciale.

III.

Trattenuta delle anticipazioni per installazioni.

La trattenuta delle anticipazioni per installazioni è una questione del tutto distinta, e che non ha alcuna connessione con quella delle murature. Come più sopra abbiamo accennato, l'imprenditore lasciò intravedere la sospensione dei lavori, e ne fece minaccia (il 30 dicembre 1878), prima che si trattasse di una ritenuta delle anticipazioni per installazioni. Egli se ne serve oggidì per atteggiarsi a vittima dell'arbitrio della nostra Compagnia.

Stabiliamo anzitutto i fatti. A termini della Convenzione 7 agosto 1872, il signor Favre si procura le macchine, gli attrezzi e le installazioni, che, a suo avviso, sono necessarii alla esecuzione del tunnel. La Compagnia del Gottardo, da sua parte, sostiene la spesa che ne risulta, e ne sarà rimborsata allorquando il tunnel sarà terminato, col semplice interesse del 5 0[0 all'anno. La stessa Convenzione stabilisce, all'art. 5, che la Compagnia è autorizzata, « durante gli ultimi anni stipulati per l'esecuzione del tunnel », a ritenere sulle somme dovute al sig. Favre, l'importo necessario per coprirsi, in via di compenso, delle sue anticipazioni per le macchine, ecc.

Con una Convenzione in data del 6 giugno 1874, il sig. Favre s'incaricò di procurarsi *a forfait*, per la somma di quattro milioni di franchi, tutte le macchine, attrezzi ed installazioni. La Compagnia pagò questa somma al sig. Favre.

Quando più tardi, egli trovossi momentaneamente in imbarazzo, e dichiarò che ciò proveniva soprattutto dall'avergli le macchine, attrezzi ed installazioni costato molto di più dei 4 milioni di fr. del suo *forfait*, la Compagnia, per aiutarlo, gli restituì 1,500,000 fr. sulla cauzione ch'egli aveva depositato (Convenzione addizionale del 6 febbraio 1877); e nello stesso tempo si prestò ad una modificazione, in senso molto favorevole al sig. Favre, della disposizione precitata dell'art. 5 della Convenzione principale. Il diritto della Compagnia di fare delle ritenute sulle somme dovute al sig. Favre, allo scopo di rimborsarsi delle anticipazioni fatte per le installazioni, venne ristretto agli ultimi 18 mesi del termine stipulato per l'esecuzione del tunnel; ed inoltre veniva assicurato che la Compagnia non farà uso di questo diritto, se il sig. Favre *soddisfa in ogni rapporto alle prescrizioni delle Convenzioni che la Compagnia ha secolui conchiuse.*

Noi chiederemo ora: Il sig. Favre ha soddisfatto sotto ogni rapporto a tali prescrizioni?

Fra gli obblighi i più importanti che le Convenzioni impongono al sig. Favre, havvi l'osservanza del programma sul procedimento dei lavori, fissato nella Convenzione addizionale del 21[25 settembre 1875, ed approvato dall'alto Consiglio federale svizzero. Dall'osservanza di questo programma dipende il compimento del tunnel nei termini delle Convenzioni esistenti.

Vedasi ora, dal seguente prospetto, come il sig. Favre soddisfece a questi obblighi:

QUALITÀ DEI LAVORI	Programma	Esecuzione	Arretrato
	al 31 marzo 1879		
	metri	metri	metri
Galleria di direzione.....	13,028.0	12,740.1	287.9
Allargamento in calotta	11,650.0	11,239.3	410.7
Cunetta dello strozzo....	11,472.0	9,011.9	2,460.1
Strozzo..................	10,329.0	7,924.3	2,404.7
Vôlta....................	10,758.0	9,663.3	1,094.7
Piedritti................	10,238.0	7,553.4	2,684.6
Tunnel completo..........	9,997.0	6,562.8	3,414.2

L'anno scorso, e soprattutto negli ultimi mesi, l'arretrato si è sensibilmente aumentato; locchè, da una parte, ha obbligato il Dipartimento federale delle Strade ferrate a chiedere alla Compagnia di fargli conoscere perchè i lavori rallentassero ogni mese più; e d'altra parte, ha fatto decidere il nostro Consiglio d'amministrazione ad incaricare la Direzione di cominciare colla fine d'aprile le trattenute prescritte dalla Convenzione, allo scopo di rimborsarsi delle anticipazioni per le installazioni. La Direzione ha informato il sig. Favre di queste due disposizioni colla lettera seguente:

« Il Dipartimento federale delle Strade ferrate ci ha invitati ad informarlo del perchè il corso dei lavori del gran tunnel del Gottardo rallenti ogni mese più, e del perchè tali lavori restino tanto in addietro di ciò che venne stabilito dal programma.

« Nel comunicarle quanto sopra, la informiamo nello stesso tempo che (in obbedienza all'incarico avuto dal nostro Consiglio d'amministrazione), visto l'art. II della Convenzione addizionale 6 febbraio 1877, facente seguito alla Convenzione principale 7 agosto 1872 relativa all'esecuzione del gran tunnel del Gottardo; e visto lo stato dei lavori del gran tunnel alla fine di febbraio, da cui risulta ch'ella trovasi ancora in considerevole ritardo rispetto al programma sull'avanzamento dei la-

vori, quale venne fissato dall'art. XV della Convenzione addizionale 21|25 settembre 1875, e che per conseguenza ella non soddisfece agli obblighi assunti nelle sue Convenzioni, noi tratterremo sull'ammontare degli acconti, incominciando da quello di aprile prossimo inclusivamente, e volta per volta, 1|18 delle anticipazioni che le furono fatte dalla nostra Compagnia per le installazioni ».

La comunicazione al sig. Favre dell'invito statoci indirizzato dal Dipartimento federale delle Strade ferrate, sembra averlo esacerbato, interpretandola come se noi avessimo voluto far ricadere sul Dipartimento delle Strade ferrate la responsabilità della decisione concernente le trattenute, quest'atto di « vendetta puerile », come si espresse il sig. Favre. Tale supposizione è priva d'ogni fondamento. Benchè il contenuto della missiva del Dipartimento delle Strade ferrate e la decisione relativa alle trattenute concordino di fatto, il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gottardo non ne assumono però meno la piena ed intera responsabilità. Dopo ciò, tutto quanto il sig. Favre dice della sua fiducia nella giustizia e nell'imparzialità del Dipartimento delle Strade ferrate è frase inutile.

Bisogna ora, a quanto pare, attribuire al sig. Favre dei modi di vedere molto strani; perocchè, come può egli affermare che la Compagnia si crei una garanzia di 11 1|2 milioni di franchi col solo rimborsarsi, mediante successive trattenute, delle anticipazioni da essa fatte? Il sig. Favre calcola specialmente come garanzia, oltre la cauzione di 6 1|2 milioni di fr. che la Compagnia ha in sua mano, anche le anticipazioni per le installazioni, più gli interessi delle medesime; e sembra dimenticare del tutto ch'egli è debitore verso la Compagnia di queste anticipazioni, oltre 1 milione circa di franchi d'interessi scaduti; e che la Compagnia, facendo delle trattenute, non fa assolutamente che provvedere al rimborso di quanto le è dovuto.

A parer nostro, la Compagnia è in diritto, visto lo stato attuale dei lavori, di fare delle trattenute mensili nel senso dell'art. II della Convenzione addizionale del 6 febbraio 1877, allo scopo di rimborsarsi delle sue anticipazioni per le installazioni.

Noi non dobbiamo occuparci di sapere se il signor Favre ha, o non ha, motivi per lagnarsi che la Compagnia faccia uso del suo diritto. Dal momento che il sig. Favre contesta il modo di vedere della Compagnia (ch'egli cioè non soddisfece puntualmente a tutte le prescrizioni delle Convenzioni che la Compagnia del Gottardo ha conchiuse con lui), spetta al Consiglio federale svizzero, a tenore dell'art. II della Convenzione addizionale 6 febbraio 1877, il troncare la questione e decidere se la Compagnia abbia ora il diritto di coprirsi, in via di compenso, della somma *a forfait* anticipata per le macchine, ecc. Egli è quindi inutile discutere più oltre su questo punto.

Noi non toccheremo l'ultimo capitolo dell'opuscolo del sig. Favre, visto che questo è indirizzato contro la stampa della Svizzera tedesca, la quale espresse un giudizio piuttosto severo sulla opposizione fatta dal sig. Favre alla costituzione di un'ipoteca. Se il sig. Favre presenta in realtà il reclamo annunciato contro la messa in ipoteca, noi non gli risponderemo che dinnanzi ai giudici competenti.

Il sig. Favre si lagna pure, in generale, che la nostra Compagnia sia animata, a suo riguardo, da uno spirito di malvolenza sistematica, insopportabile e scoraggiante. Ebbene, niente di più falso; tutto al contrario. Noi usammo sempre tutti i possibili riguardi verso il sig. Favre, e gli abbiamo accordate tutte le facilitazioni ammissibili. A tale proposito, ricorderemo ancora una volta le Convenzioni addizionali del 21|25 settembre 1875 e 6 febbraio 1877. La prima migliorò i prezzi da pagarsi al sig. Favre per la muratura ed il modo di effettuare i pagamenti per l'intero tunnel; la seconda gli restituì 1 1|2 milione di franchi sulla sua cauzione, che prima ammontava ad 8 milioni. Questo ebbe luogo per togliere il sig. Favre da imbarazzi finanziarii e rendergli possibile la continuazione dei lavori.

Egli ci dimostra la sua riconoscenza col crearci tutte le possibili difficoltà, intentandoci delle liti, sospendendo i lavori, e calunniando in ogni modo la nostra Direzione. Noi dobbiamo fare al sig. Favre il rimprovero di dimenticare i suoi impegni, quando si tratta di combattere pei suoi interessi, e di tirar oltre, con una indifferenza incredibile, sulle disposizioni delle Convenzioni esistenti, come lo prova la sua lettera del 31 marzo. Non si sa donde abbia appreso che noi cercavamo di metterlo in regla. Speriamo, invece, che il sig. Favre ritornerà a migliori sentimenti, e continuerà i lavori in modo soddisfacente.

Il fatto che noi non abbiamo ancora provocato la sua messa in regla, prova bene che noi non la desideriamo. Questa misura estrema e disastrosa per il sig. Favre non verrà presa se non allorquando, colla sua prolungata ostinazione, egli mettesse in pericolo il compimento conveniente dell'opera che gli è affidata.

Aggradite, onorevolissimo sig. Presidente ed onorevolissimi Signori, l'assicurazione della nostra alta considerazione.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo

Il Vice-Presidente — I. ZINGG.

Il 1° Segretario — SCHWEIZER.

IL TAGLIO DELL'ISTMO DI PANAMA

Un telegramma da Parigi, 29 maggio, ci annunciò che il Congresso internazionale pel Canale interoceanico (di cui parlammo altre volte) approvò, con 74 voti contro 8, il taglio dell'istmo di Panama per la baia di Limon a Panama. Ora crediamo opportuno di riferire dai giornali francesi i seguenti ragguagli su questa importante deliberazione, che interessa tutto il mondo civile.

Il sig. Voisin Bey, ingegnere in capo dei ponti e strade, con un rapporto dei più lucidi, rese conto dei lavori della 4ª Commissione (tecnica), cioè del risultato definitivo dell'esame dei sette progetti presentati, così dagli ufficiali della Marina degli Stati Uniti, come dai sigg. Wyse e Reclus, Menocal, Blanchet, De Garay, de Puydt ed altri. La conclusione della Commissione, adottata colla maggioranza di 20 voti su 29 votanti pel 1° paragrafo, e di 16 voti contro 3 pel 2°, può riassumersi in due parole: 1° il Canale dev'esser costruito dalla baia di Limon (Colon) a Panama; 2° esso dev'essere a livello costante.

Il sig. Bionne, segretario generale del Congresso, diede quindi lettura del riassunto dei lavori delle cinque Commissioni, ed indicò la conclusione a cui esse sono giunte, e sulla quale si doveva allora votare.

Questa votazione ebbe luogo ad alta voce, per appello nominale. L'operazione si effettuò col massimo ordine, tra gli applausi dell'assemblea ai nomi ed alle parole delle persone più simpatiche (tra cui il sig. Di Lesseps, vice-ammiraglio La Roncière Le Noury, John Stokes, Desgrands, De Fourcy, Simonin, Walcher, Li Shu Shang, Appleton, Comm. Negri, ammiraglio Likatchoff); parecchi di questi deposero sul banco della Presidenza, per essere aggiunti al processo verbale, i motivi del loro voto.

Il risultato della operazione fu decisivo. Su 98 votanti,

74 approvarono il taglio d'un Canale a livello costante dalla baia di Limon a Panama; vi furono 8 voti contrarii e 16 astensioni.

L'ammiraglio La Roncière Le Noury proclamò tale risultato fra gli applausi dell'uditorio; e pronunciò poscia un breve discorso, che chiuse degnamente la solenne seduta coronante i lavori del Congresso. Egli terminò così le sue parole, rivolgendosi al sig. Di Lesseps: « Possa l'uomo illustre, che fu l'anima delle vostre deliberazioni, ch'è la personificazione delle grandi imprese, vivere ancora abbastanza per veder compiersi una intrapresa alla quale il suo nome resterà omai collegato, e di cui egli non ricuserà l'alta direzione. Egli continuerà così l'opera, che ha fatto di lui un cittadino del mondo intero ! »

A queste applauditissime parole, il sig. Di Lesseps non rispose che due parole sole, ma tali che valsero a suscitare un vero entusiasmo: cioè che un generale, il quale aveva guadagnato una battaglia, non ricusava di darne una seconda !

Dopo ciò, l'assemblea si sciolse, vivamente impressionata dalla solennità di questa memorabile seduta.

Il progetto così approvato dal Congresso internazionale è quello che i due ufficiali della Marina francese, sig. Wyse e Reclus, hanno concepito, diretto ed esposto dopo due campagne successive di esplorazione nell'Istmo. Esso fu esaminato, criticato in tutti i suoi particolari; e, ad onore de' suoi coraggiosi e perseveranti autori, esso è uscito quasi senza modificazioni dalle mani d'ingegneri e costruttori francesi e stranieri, in gran parte già celebri, che componevano la Commissione tecnica.

Secondo il detto progetto, il Canale partirà dalla baia di Limon sull'Oceano Atlantico, e giungerà alla rada di Panama sull'Oceano Pacifico. La spesa della sua costruzione è calcolata in 1 miliardo e 70 milioni. Esso avrà 72 chilometri di lunghezza, e seguirà nella maggior parte del suo percorso la ferrovia di Panama, e per una parte soltanto il corso del fiume Chagres, le cui acque saranno in amonte sostenute da una diga, ed in avalle deviate. La sua profondità sarà di m. 8.50, la larghezza di m. 22: cioè sarà accessibile ai navigli del più forte tonnellaggio, tanto a vela, che a vapore, i quali troveranno alle due estremità un porto d'acqua profonda, ove potranno stazionare prima di traversare il Canale per portare al nuovo Mondo i prodotti dell'antico, e riportare a questo le ricchezze del nuovo.

Il commercio, la civiltà, l'umanità non possono che guadagnare dal compimento di quest'opera, che la scienza ha dichiarato possibile, ed il cui probabile benefizio nel 1887 (risultante da un transito calcolato in 7,250,000 tonn. a 15 fr.) basterà a compensare i capitali impiegati.

Possa questa grand'opera essere al più presto compiuta. Alla Francia resterà l'onore di aver provocato il Congresso internazionale che ne avrà gettate le basi, ed a tutte le Nazioni il merito di aver contribuito ad abbattere una delle barriere che la natura opponeva ancora alle relazioni dei popoli !

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Le interruzioni sulle linee ferroviarie, accennate nel precedente numero, furono in parte riparate, in parte sussistono ancora. Fra quest'ultime trovasi la linea Asti-Castagnole, sulla quale, per la caduta di una pila del ponte in ferro sul Tanaro e per le forti corrosioni alle due testate del ponte stesso, nonchè per le grandi frane cadute nel tratto fra Costigliole-Motta e Castagnole, occorreranno ancora parecchie settimane prima che si possa ristabilire il servizio.

Anche la Bra-Savona continua ad essere interrotta fra Carrù e Ceva per le cause già indicate, ed il servizio è limitato fra Bra, Carrù e Mondovì, con trasbordo al casello N. 85 presso Bra, e fra Ceva e Savona.

Si lavora alacremente pel ripristino della intera linea Bra-Savona, che si spera ottenere fra pochi giorni.

In seguito a difficoltà opposte dalla Società Rodolfiana per la sistemazione del servizio italiano nella Stazione di Pontafel (a cui si è accennato nel precedente nostro numero), il Ministero dei lavori pubblici ha nominato una Commissione, composta del Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, dell'Ispettore comm. Biglia e del Commissario governativo pei lavori della Ferrovia della Pontebba, coll'incarico di recarsi sopraluogo, affine di studiare e predisporre la immediata costruzione di una Stazione provvisoria di confine a Pontebba, nella quale dovrà esser provveduto a tutto il servizio ferroviario, nonchè a quello di Dogana, Polizia, ecc.

Riteniamo assai difficile che, per causa di tale improvviso cambiamento di disposizioni, il tronco italiano possa venire aperto all'esercizio all'epoca fissata, cioè contemporaneamente a quello austriaco. Frattanto la Commissione medesima venne dal Ministero autorizzata a recarsi pure a Vienna per concertare gli accordi relativi al servizio internazionale della nuova linea.

Circa lo scoppio della locomotiva *Ferrara*, di cui parlammo la settimana scorsa, nulla si potè ancora precisare sulle cause che l' hanno provocato. È in corso una inchiesta per parte dell' Ispettore commendatore Biglia, incaricato dal Ministero, e per parte altresì dell'Autorità giudiziaria; sarebbe quindi prematuro ed imprudente qualsiasi giudizio in proposito.

Ciò che si può dire di certo si è, che la locomotiva è uscita dalle Officine dell'Alta Italia nel 1877, dopo una ragguardevole riparazione, e che la condizione generale della medesima, per quanto si può arguire, era soddisfacentissima.

Il fuochista è in via di guarigione. Il macchinista, contrariamente a quanto è stato annunciato da alcuni giornali, non ha lasciato famiglia.

Domani avrà luogo a Genova, presso il commendatore Parodi, Ispettore dei porti e spiagge, una

nuova conferenza coi rappresentanti dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, per l'esame del progetto definitivo della Stazione marittima in base alle intelligenze prese nell' ultima conferenza da noi annunciata.

La Commissione centrale per gli esami di concorso a 120 posti di impiego amministrativo nelle Strade Ferrate dell'Alta Italia, dato termine al lungo e delicato lavoro di classificazione, ha proposto l' elenco dei nomi dei 120 eletti al Consiglio d' amministrazione di quelle ferrovie, il quale, in seduta del 30 scorso maggio, ha approvato l'elenco stesso, come dalla Commissione è stato presentato.

Il Presidente del Consiglio, con apposita circolare a stampa, ha già invitati i nuovi assunti a presentarsi a disposizione della Direzione dell' esercizio o della Ragioneria centrale, per essere subito ammessi in servizio.

Ecco, a quanto abbiamo da Roma, le principali deliberazioni prese in questi giorni dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La Sezione prima approvò il progetto del secondo tronco della strada provinciale di prima serie dalla Madonnuzza di Petralia alla provinciale Messina-Montagne, in provincia di Palermo; il progetto del tronco, in provincia di Campobasso, della stada provinciale di terza serie n. 62, fra il ponte sul Volturno ed il confine colla provincia di Caserta; il progetto pel completamento della Stazione di Treviso; e finalmente due progetti per opere di difesa e consolidamento nei tronchi ferroviarii Romagnano-Contursi ed Eboli-Baragiano.

Il Consiglio generale poi approvò, con lievi modificazioni nelle opere d'arte e qualche avvertenza, il progetto per una variante alla linea ferroviaria Cuneo-Saluzzo-Airasca, per Contalto e Villafaletto; e, pure con alcune avvertenze, quello pel tronco di strada provinciale di seconda serie da Villa-Santina ad Esemon di Sotto, in provincia di Udine. Il Consiglio esaminò infine le proposte della Commissione nominata dal Municipio di Roma per lo studio della sistemazione degli scoli della città, ed opinò che esse sieno convenienti.

Il 13 maggio p. p., fu inaugurata nella grande galleria del Fréjus la *mano-corrente* ad uso di condotta d'acqua per tutta la lunghezza della galleria, la cui costruzione era in corso già da otto mesi.

L'acqua, che sgorga dai rubinetti, ha la temperatura di circa + 5.° centigradi — è limpida e di ottima vena per servire come acqua potabile; ma per ora ha un sapore metallico e disgustoso, prodotto dal minio e dalla polvere rimasta nell'interno della condotta, sapore che andrà però a cessare prontamente.

Il prefetto di Chambéry si recò, il 16 dello stesso mese, all'imbocco Nord della grande galleria, e visitò questa nuova condotta di acqua, pel cui impianto il Governo francese contribuisce metà della spesa, esprimendo il suo soddisfacimento per essersi provveduti di acqua sana i guardiani della linea, obbligati a vivere quasi perennemente sotto la galleria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia da Roma a Napoli — Fu presentata alla Camera la seguente mozione:

« Dai sottoscritti si propone che, invece dei tronchi di ferrovia *Velletri-Terracina* e *Sparanise-Gaeta*, sia costruita l'intera linea *Napoli-Gaeta-Terracina-Roma*.

« San Donato — Fusco — Della Rocca — Ungaro — Castellano — Englen — Capo — Sambiase — Nicotera ».

Se la Camera farà buon viso a questa proposta (dice la *Riforma*), Roma sarà unita a Napoli con una ferrovia più breve della presente di circa due ore di cammino.

La *Riforma* aggiunge che, sotto l'amministrazione dell'onorevole Venturi, si costituì una Commissione allo scopo di promuovere questa diretta congiunzione di Napoli con la Capitale. Se i signori commissarii d'allora si ricordano ancora dei loro intendimenti, si riuniscano, e si adoperino a conseguire la non difficile vittoria.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Molti proprietarii ed agricoltori e Comuni romani hanno presentato alla Camera dei deputati una petizione, perchè fra le nuove costruzioni ferroviarie venga annoverata in seconda categoria la linea Roma-Ronciglione-Viterbo, secondo il progetto già presentato alla Camera stessa dall'ingegnere Ansiglioni.

Il tracciato divisato dall'ingegnere Asiglioni, muovendo da Roma (sponda destra), avrebbe Stazioni presso Monte Mario, Isola Farnese (Veio), Cesano, Anguillara, Bracciano, Oriolo, San Vincenzo di Bassan di Sutri, Ronciglione, Vetralla e Viterbo; avrebbe una biforcazione da Monte Mario a San Paolo sulla linea Roma-Civitavecchia, ed un prolungamento da Virerbo a Bagnaia, Fornacchia, Santa Lucia di Soriano, Chia ed Attigliano sulla linea Senese.

Studii antecedentemente fatti e dalla Camera dei deputati e dai Ministri della guerra e dei lavori pubblici, e dal prefato ingegnere Ansiglioni, dimostrano come questa linea sia non solo la più breve che possa costruirsi fra Roma e Viterbo, ma anche la meno costosa relativamente; e ad un tempo la più rimunerativa; e come non solo offra degli evidenti vantaggi commerciali, ma risponda meglio d'ogni altra a supreme necessità militari.

Nell'interesse della viabilità e dello smercio dei prodotti, il Consiglio direttivo del Comizio raccomanda vivamente la suddetta petizione.

— La *Libertà* del 2 aggiunge:

L'altra sera si riunirono le sezioni prima e seconda del Comizio agrario per esprimere un voto sulla linea Roma-Ronciglione-Viterbo.

L'assemblea riuscì molto numerosa. L'avvocato Tommaso Tittoni difese lungamente la linea Roma-Viterbo, e fu eletto relatore per proporre all'Assemblea generale del Comizio, che avrà luogo giovedì sera, di appoggiare la petizione che i proprietarii e i Comuni interessati inviarono al Parlamento.

Tramway Roma-Tivoli — L'*Opinione*, del 30 maggio, dice:

Oggi è stato fatto l'esperimento delle macchine che serviranno al *tramway* Roma-Tivoli, che andrà in esercizio quanto prima.

La notizia della sua inaugurazione per il giorno 6 giugno non è esatta; sembra però quasi certo che debba farsi entro la prima quindicina.

È pure inesatto che S. M. il Re abbia già accettato l'invito di assistere alla cerimonia.

— La Giunta ha presentato all'approvazione del Consiglio la proposta di modificare la concessione fatta alla Società dei *trammays* da Roma a Tivoli, nel senso di sostituire la trazione a vapore, dalla via Solferino a Porta San Lorenzo, a quella preventivamente stabilita a cavalli, e ciò per evitare ai cittadini l'incomodo di scendere e salire da un veicolo all'altro.

Il binario occuperà la fiancheggiatura della strada fra l'acquedotto Felice e la fila degli alberi che dovranno essere rispettati.

Ferrovie Romane. — Nella riunione del 29 maggio degli Ufficii della Camera, la Giunta per l'esame della Convenzione pel riscatto delle Strade ferrate Romane e sospensione fino al 31 dicembre 1881 degli effetti del riscatto medesimo, riescì composta degli on. Ronchetti Tito, Nobili, Cavalletto, Melchiorre, Restelli, Baccarini, Maurogònato, Corbetta e Grimaldi; il progetto è stato in massima approvato, con raccomandazioni ai commissarii.

La Giunta stessa si è poi costituita il 31, eleggendo a presidente l'on. Cavalletto ed a segretario l'on. Ronchetti Tito.

— Molti negozianti della città essendosi rivolti alla Camera di comercio di Roma per la tutela de' loro interessi di fronte all'Agenzia ferroviaria pei trasporti a domicilio ed all'Agenzia doganale prossima ad istituirsi alla Stazione di Roma, la Camera stessa si adoperava a far valere le ragioni de' negozianti predetti presso l'egregio comm. Bertina, reggente l'Amministrazione delle ferrovie Romane in Firenze.

Una conferenza ebbe luogo sull'oggetto il dì 28 maggio tra il comm. Sarfatti, inviato appositamente in Roma dall'Amministrazione indicata, ed i delegati della Camera di commercio nelle persone dei consiglieri Alatri, Gailetti, Pacifico e Rigacci. In tale conferenza si chiarirono i fatti, e si presero gli opportuni concerti a tutela del pubblico interesse.

Conferenza sul sistema funicolare Agudio. — La sera del 28 maggio, l'ingegnere Agudio trattenne per un'ora e un quarto, al Ministero dei lavori pubblici, uno scelto uditorio di deputati ed ingegneri sul suo interessante sistema di ferrovia.

Disse che per la terza volta aveva l'onore di chiamare l'attenzione del Parlamento su questo oggetto; e, se prima chiedeva dei sussidii che gli furono graziosamente accordati, ora veniva a farne in qualche modo la restituzione, dimostrando l'economia che si poteva effettuare coll'applicazione del suo sistema.

Prendendo ad esempio la traversata della Porretta, disse che nei nuovi progetti all'ordine del giorno avevansi dei casi in cui si potevano risparmiare delle ingenti spese nella costruzione ed ottenere maggiore potenzialità nei mezzi di trasporto.

Alcune obbiezioni vennero mosse, seduta stante, sulle possibili interruzioni del servizio per guasti ai meccanismi e sulle difficoltà dei trasporti ordinarii e militari su quelle forti pendenze. Le sue risposte parvero soddisfare l'assemblea.

Quale conseguenza della sua conversazione, ascoltata del resto con molto interesse, l'ingegnere Agudio presentò il progetto di una applicazione alla salita di Tivoli, secondo i piani dell'ingegnere Conti-Vecchi, capitano di Stato-maggiore. Questi propose di seguire da vicino la strada Tiberina sino al piede di Tivoli, ove presenta due varianti: cioè quella di uno sviluppo di 12 chilometri con pendenza di 15 per mille per raggiungere la Stazione superiore di Tivoli; ovvero di stabilire un piano inclinato di 1500 metri colla pendenza massima del 10 per cento. Sia che adottisi l'una o l'altra variante, la spesa sarebbe di 2 milioni in meno di quella del progetto già presentato. Sarebbe certo interessante di vedere attuato il piano inclinato, che si eseguirebbe in 15 mesi, e renderebbe edotto il pubblico sulla reale bontà del sistema Agudio, per assicurarsi se è veramente capace, colla forza idraulica, di fare il trasporto regolare dei convogli di 180 tonnellate in un tempo minore della metà di quello che esigerebbe il servizio delle locomotive sopra la linea definitiva, come l'ingegnere Agudio asserisce.

Ferrovia Bassano-Primolano. — Scrivono da Bassano, 27 maggio, al *Giornale di Vicenza*:

Iersera il nostro Consiglio comunale deliberò unanime d'inviare una petizione alla Camera pel collocamento in 1ª categoria della linea Bassano-Primolano, la quale, oltre l'obbiettivo internazionale di giungere sino a Trento, avrebbe quello di prestarsi opportunemente all'allacciamento, per la valle del Cismon, colla linea Feltre-Belluno.

Anche gli altri Comuni del nostro Distretto fanno petizioni nel medesimo senso.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Scivono da Castelvetrano, 23 maggio, alla *Gazz. d'Italia*:

I lavori ferroviarii vanno avanti con qualche alacrità; ma ce ne vorrebbe maggiore, perchè pel tempo stabilito, o quasi, si avesse terminata la linea Palermo-Trapani. Quest'ultima città si è agitata di molto, perchè s'iniziassero i lavori anche dal suo lato, ed è stata esaudita.

L'onorevole marchese di Torrearsa, senatore del Regno, e il comm. Florio, pare siano impegnati a che la ferrovia si dia presto compiuta; possano i loro buoni ufficii essere coronati da felice successo!

Dalla Francia sono già arrivati, e se ne aspettano ancora, i materiali per questa ferrovia: i binarii gli abbiamo qui, sono in viaggio i vagoni; fra non guari, da Castelvetrano a Mazara del Vallo la linea sarà terminata, e forse posta in esercizio.

Così avvenendo, il termine di sei mesi per quest'ultimo tratto non sarebbe mantenuto, ma di poco sorpassato. L'altro più lungo tratto, Castelvetrano-Partinico, non accenna invece a speranze di prossimo compimento, e se ne incomincia a menar lamenti.

È sorto intanto un incidente, che potrebbe ritardare il termine della consegna dell'intera linea. Salemi, d'accordo con Partauro, patrocinerebbe una deviazione, se non in danno di S. Vinso, certo non a vantaggio di questa, per una Stazione che vorrebbe più vicina a lei. È da sperarsi che presto vi si ponga fine, conciliando possibilmente la suscettività e più l'interesse di quei tre importanti Comuni.

Riduzione di prezzi. — In occasione del 2.o Concorso agrario regionale, che verrà aperto in Genova il 9 del prossimo luglio, le Strade ferrate italiane (Alta Italia, Romane e Meridionali) accorderanno le consuete facilitazioni, stabilite con Decreto ministeriale del 5 dicembre 1875, tanto pel trasporto degli espositori, quanto dei prodotti agricoli, merci e meccanismi che accorreranno a quella pubblica mostra.

Sembra inoltre stabilito che, in occasione di quel concorso, si debba tenere in Genova anche un Congresso di agricoltori italiani. Ciò avverandosi, anche ai congressisti saranno accordate riduzioni sui prezzi di viaggio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Gli azionisti ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di sovvenzionare l'impresa ferroviaria del Gottardo, sono invitati a prender parte alla settima assemblea generale, che avrà luogo il 28 corr. nel palazzo governativo di Lucerna.

Gli oggetti da trattarsi sono:

1. Presentazione del settimo Rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'amministrazione, nonchè del settimo conto annuale comprendente il periodo del 1878.

2. Proposta del Consiglio d'amministrazione riguardo alla modificazione dell'art. 41 degli Statuti, nel senso di un aumento del numero dei membri del Consiglio d'amministrazione.

3. Sostituzione di membri del Consiglio d'amministrazione.

4. Nel caso di un'eventuale accettazione della proposta modificazione degli Statuti, nuove nomine da farsi nel Consiglio d'amministrazione.

5. Nomina del Presidente del Consiglio d'amministrazione.
6. Conferma dei rappresentanti dei membri del Consiglio d'amministrazione residenti fuori della Svizzera.
7. Nomina della Commissione di revisione dei conti.

— Nella seduta del 23 maggio p. p., il Consiglio federale ha approvato i piani normali dalla Direzione della ferrovia del Gottardo per i lavori di terra *(Unterbau)* della linea, come pure i piani di costruzione per la esecuzione di quest'ultimi nelle Comuni di Morchack, Sisikon, Gurtvellen, Wasen e Göschenen.

— L'avanzamento dei lavori di traforo della grande Galleria fu nella scorsa settimana: dalla parte di Göschenen m. 31.90, da quella di Airolo m. 33.60; in totale m. 65.90, cioè in media giornaliera m. 9.35.

Restano da forare, per compiere la galleria di direzione, m. 1681.80.

Ferrovie svizzere. — La *Gazz. Ticin.* dice che la Conferenza dei Comuni argoviesi interessati nella Ferrovia Nazionale, la quale, dietro invito del Governo del Cantone d'Argovia, ebbe luogo il 17 maggio in Lenzburgo, costituì un Comitato di nove membri, scelti fra le Comuni garanti e di sei fra le Comuni poste sulla linea Nazionale, incaricato di tutelare i rispettivi interessi durante la liquidazione di quest'impresa.

Ferrovie francesi. — La Direzione delle Ferrovie dello Stato studia in questo momento la costruzione di una Stazione, testa di linea, a Parigi. La Stazione progettata sarà probabilmente costrutta sullo spianato attualmente occupato dall'Emporio dei vini, lungo il *quai* Saint-Bernard, tra il Jardin des Plantes ed il boulevard Saint-Germain. Si dispone di un terreno di 13 ettari di superficie, e di forma pressochè rettangolare, ove sarebbe collocata la Stazione delle merci. Quella pei viaggiatori, costrutta parallelamente al rettangolo occupato dalla Stazione delle merci, tra il *quai* Saint-Bernard ed i prati della Senna, avrebbe i suoi binarii elevati al di sopra del *quai*, allo scopo di permettere la costruzione di ponticelli per riunire le due parti della grande Stazione (viaggiatori e merci).

A questo progetto potrebbe poi pienamente collegarsi quello della Ferrovia metropolitana, che verrà tosto o tardi eseguito. Secondo il progetto ora allo studio, tutti i quartieri della Capitale sarebbero in relazione per strada ferrata colla Stazione centrale delle ferrovie dello Stato.

Ferrovie del Sud dell'Austria. — Il 28 maggio ebbe luogo a Vienna l'assemblea generale degli azionisti di questa Società. Essi hanno approvato i conti dell'esercizio 1878, le proposte del Consiglio di amministrazione, e l'attribuzione alle riserve dell'eccedente libero di fr. 2,136,000. Hanno pure rieletto gli Amministratori scadenti.

I risultati dell'esercizio sono conformi a quelli che abbiamo accennato nel nostro numero del 21 maggio scorso; il totale dei prodotti fu di fr. 83,070,000, e quello delle spese . . . . » 80,934,000

Avanzo disponibile . . Fr. 2,136,000 sopra indicato. Con questa somma, il totale delle riserve è portato a franchi 5,261,434.

Esaminando il bilancio generale al 31 dicembre 1878, si rileva che il debito flottante ha diminuito di 10 milioni, rimanendo ora di 49 milioni. L'ultima serie di Buoni è stata rimborsata. Per estinguere questi 49 milioni, la Società dispone di 200 mila Obbligazioni (serie U) e del saldo del suo credito verso il Governo italiano, che è di una trentina di milioni.

Ferrovie tedesche. — Fu già annunciato che il Cancelliere dell'Impero ha presentato al Consiglio federale una proposta della Prussia, tendente a nominare una Commissione incaricata di elaborare un progetto di legge concernente le ferrovie dell'Impero, e che tre progetti di legge saranno sottoposti a questa Commissione.

Il progetto relativo all'Amministrazione delle ferrovie comprende 49 articoli, divisi in 5 capitoli. Esso conferisce allo Impero il diritto di sorveglianza. Gli Stati confederati, al contrario, decidono tutte le questioni che si annettono allo impianto, alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie. I lavori preliminari saranno prescritti dall'Ufficio imperiale delle ferrovie.

Il progetto concernente la creazione di un Consiglio d'amministrazione delle ferrovie si comporrà di 8 articoli. Il Consiglio conterà nel suo seno per lo meno 5 membri permanenti e dei membri temporanei. Esso sederà a Berlino, e darà il suo parere su tutte le questioni interessanti le ferrovie.

Il progetto sull'istituzione di un Tribunale, che servirà d'istanza d'appello contro le decisioni dell'Ufficio delle ferrovie, consta di 31 articoli. Il presidente di questo Tribunale, la cui sede è fissata a Berlino, sarà nominato dall'Imperatore.

Ferrovie spagnuole — La linea Lerida-Reuss-Tarragona venne aperta all'esercizio il 19 maggio, essendosi, nel compimento dei lavori, anticipato di circa 15 giorni il termine fissato dal tribunale. La detta ferrovia è ora in comunicazione alle sue estremità con due grandi linee, condizione evidentemente vantaggiosa pel suo traffico.

— Un dispaccio da Madrid, 30, al *Journal de Genève* reca:

Una mano di ladri attaccò il treno di Saragozza, impadronendosi di 35,000 *pesetas* appartenenti alla Compagnia. Essi hanno rispettato i viaggiatori. Cinque gendarmi, che accompagnavano il treno, hanno fatto fuoco sui ladri; ne ferirono uno, e ne presero un altro. Parecchi ladri a cavallo hanno favorito la fuga dei loro compagni. La gendarmeria sta inseguendoli.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — L'*Opinione* annuncia che, dopo matura riflessione, l'Ufficio V municipale si è finalmente deciso di rifare la via de' Canestrari, che da più mesi erasi resa impraticabile. E non solo la rinnova, ma la rinnova in modo che potrà diventare una bella strada, e per di più durevole e solida.

Nella costruzione di quella strada si terrà il sistema d'asfalto a quadri, sistema che ha fatta sì bella prova per molti anni in via di Pietra.

— La convenienza di compiere l'allargamento della via delle Convertite, reclamata oramai dalle condizioni della via stessa e della piazza di San Silvestro, indusse la Giunta municipale ad aderire all'invito del principe D. Alessandro Torlonia di entrare in trattative per la demolizione di una parte del suo stabile posto in detta via, onde allineare il prospetto col nuovo palazzo in ritiro del comm. Filippo Marignoli.

La Giunta, sull'informazione dell'Ufficio tecnico, ha creduto non poter offrire un prezzo maggiore di L. 130,000, tutto compreso. Quantunque i tecnici del principe Torlonia non abbiano trovato sufficiente quel correspettivo, che volevano elevato a somma assai più ragguardevole, tuttavia la Giunta, ritenendo inopportuno venire ad una risoluzione su questo affare, udito il parere della Commissione consultiva per l'Ufficio d'arte, ha domandato al Consiglio la facoltà di poter concludere l'acquisto della detta parte di stabile per quel prezzo che potrà essere concordato, da stanziarsi nel futuro bilancio del 1880.

Nuovi teatri in Roma — Nell'*Opinione* del 31 si legge:

Ieri visitammo il nuovo teatro in costruzione all'Esquilino, e constatammo che, malgrado che il tempo sia stato finora contrario, i lavori abilmente diretti dall'architetto cav. Sfondrini progredirono grandemente.

Notammo una quantità di canne di varie dimensioni, lasciate nei muri, e ci venne fatto conoscere che devono servire pel sistema di riscaldamento e ventilazione, che verrà applicato dall'ingegnere Porta, della Casa Monti di Torino.

L'ingegnere Porta ha assicurato un'estrazione di 33 metri cubi d'aria per ogni ora e per spettatore, sostituendola

con altrettanta calda in inverno e freschissima in estate; a questo scopo, oltre i soliti caloriferi, egli applicherà certi ventilatori refrigeranti che ha ideato, traendo partito della bassa temperatura della nostra acqua Marcia.

— Sei Ufficii della Camera dei deputati hanno preso ad esame ed approvato lo schema di legge per l'approvazione della Convenzione tra le Finanze dello Stato ed il conte Giuseppe Telfener per restauri, abbellimenti e concessione d'uso dell'anfiteatro Corea; sono stati nominati commissarii gli on. Barattieri, Maurigi, Billia, Ghiani-Mameli, Ronchetti Tito ed Englen.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Il Ministro d'agricoltura, industria e commercio ha conceso ai frati Trappisti delle Tre Fontane 400 ettari di terreno per fare un altro più grande esperimento di bonificamento dell'Agro romano.

Il terreno è stato concesso ai frati in *enfiteusi* per trent'anni, con l'obbligo di piantarvi diecimila eucalipti.

In compenso, i frati non pagheranno per i primi dieci anni che la metà del canone fissato.

Corpo del Genio civile — Il *Diritto* dice che la Relazione sul progetto di legge pel riordinamento del Corpo del Genio civile è stata ultimata dall'on. Tito Ronchetti, e verrà da lui presentata al più presto alla Camera.

La Relazione in parola risponde pienamente ai concetti del progetto compilato dall'on. Baccarini, che fu in seguito accettato dal suo successore al Ministero dei lavori pubblici, l'on. Mezzanotte.

— A questo proposito, dobbiamo accennare di avere ricevuto in questi giorni dal Cav. Angelo Grazzini, ex Caposezione governativo per la costruzione della Ferrovia ligure, una Memoria da lui pubblicata, non ha guari, a Genova (tip. Lavagnino) col titolo: *Il riordinamento del Corpo del Genio civile e dei diversi servizi delle opere pubbliche dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici.*

In questa Memoria il sig. Grazzini prende in esame il suddetto progetto di legge che sta dinanzi alla Camera, dimostrando ch'esso presenta « tali vizii capitali e tali inconvenienti, da far desiderare a ciascuno ch'esso resti sepolto negli archivi della Camera ».

Egli propugna invece i seguenti concetti fondamentali, notando che le opere pubbliche sono in parte di carattere *permanente* ed in parte di carattere *transitorio*. « Le prime dovrebbero affidarsi esclusivamente al Corpo del Genio civile. Le seconde, che vengono da apposite leggi stabilite entro certi limiti di tempo e di spesa, che da un momento all'altro potrebbero cessare, oppure potrebbero essere affidate alle Provincie ed ai Comuni, o fatte anche eseguire dall'industria privata, dovrebbero affidarsi ad un personale straordinario, regolato da appositi organici, sottoposto a speciali regolamenti, senza diritto a pensione, e da licenziare cessato il bisogno. »

In altri termini, « si dovrebbe istituire un Corpo speciale d'impiegati tecnici per le costruzioni ferroviarie; e, se si credesse opportuno, anche per le altre categorie di opere che hanno carattere provvisorio ».

L'autore appoggia la sua proposta specialmente all'esempio della Francia, riferendo il recente decreto presidenziale (20 dicembre 1878) sull'ordinamento della Direzione tecnica ed amministrativa per la costruzione della rete complementare di strade ferrate.

Consiglio dell'industria e del commercio. — La *Gazz. Uff.* scrive:

In relazione al disposto del R. Decreto 8 dicembre 1870, che riformò l'ordinamento del Consiglio dell'industria e del commercio, sono stati firmati da S. M. il 25 maggio p. p., sopra proposta del Ministro d'agricoltura, industria e commercio, due decreti, che designano per l'anno 1879 i dodici componenti il Consiglio dell'industria e del commercio, da nominarsi per Decreto Sovrano, non che il presidente ed il vice-presidente del Consiglio medesimo; e con Decreto del Ministro d'agricoltura, industria e commercio, del 24 corr., sono state designate le Camere di commercio ed arti e le Associazioni economiche, che avranno voto nel Consiglio, durante lo stesso anno, per mezzo dei loro presidenti.

Per effetto dei menzionati decreti, il Consiglio dell'industria e del commercio per l'anno 1879 è composto nel modo seguente:

Presidente: Boccardo prof. Girolamo, senatore del Regno.

Vicepresidente: Venturi avv. Pietro, deputato al Parlamento.

Consiglieri: I presidenti delle Camere di commercio ed arti di Ancona, Cagliari, Caltanissetta, Catania, Firenze, Foggia, Genova, Lecce, Mantova, Milano, Napoli, Palermo, Potenza, Reggio-Calabria, Roma, Torino, Venezia.

I Presidenti delle Associazioni economiche di Como, Genova, Messina, Palermo, Roma, Torino.

I Consiglieri nominati col Regio Decreto del 25 maggio sono i signori:

Axerio ing. Giulio, ispettore delle miniere; Boccardo prof. Girolamo, senatore del Regno; Boselli prof. Paolo, deputato al Parlamento; Castellano Enrico, id.; Cossa Alfonso, professore nel R. Museo industriale di Torino; Ellena Vittorio, ispettore generale al Ministero delle finanze; Grimaldi Bernardino, deputato al Parlamento; Luzzatti prof. Luigi, id.; Maurogònato-Pesaro Isacco, id.; Piccardi Vincenzo, id.; Tenerelli Francesco, id.; Zeppa Domenico, id.

I Consiglieri di diritto sono:

Il segretario generale del Ministero di agricoltura, industria e commercio; il Direttore gen. delle Gabelle; il Commissario governativo presso il Consorzio degli Istituti di emissione; il Direttore gen. dei Consolati; il Direttore gen. della Marina mercantile; il Direttore dell'industria e commercio; il Direttore gen. delle Strade Ferrate.

Consiglio d'agricoltura — Oggi è convocato a Roma il gran Consiglio di agricoltura, che sarà presieduto dal senatore Jacini, coll'intervento di 49 membri fra presidenti di Comizii agrarii, di Accademie ed associazioni scientifiche ed agrarie del Regno.

Onorificenza. — Ci consta che fu nominato commendatore dell'Ordine della Corona d'Italia il sig. cav. ing. Gabriele Bussi, Commissario tecnico governativo per la sorveglianza dell'esercizio delle Strade ferrate.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 17 aprile scorso (*Gazz. Ufficiale* del 27 maggio p. p.), sono state approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per Azioni nominative, sedente in Milano col titolo di *Reale Compagnia italiana di assicurazioni generali sulla vita dell'uomo.*

— Con R. Decreto del 24 detto mese (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per lo spurgo inodoro dei pozzi neri e operazioni affini, sedente in Tortona col titolo *La Frugifera Tortonese*, colla durata di 30 anni decorrendi dalla data del presente decreto e col capitale nominale di L. 25,000, diviso in 500 azioni da L. 50, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto modificato.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società cooperativa di credito popolare e di risparmio, sedente a Fano col titolo di *Banca mutua popolare per la città e il mandamento di Fano*, col capitale nominale di lire 40,000 diviso in 800 azioni da lire 50 ognuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 28) è approvato l'aumento del capitale nominale della Società per le operazioni di credito popolare ed altre, stabilita in Savignano (prov. di Forlì) col titolo di *Banca agricola commerciale ed industriale di Savignano in Romagna*, e colla durata di 40 anni decorrendi dal 24 ottobre 1873; portando il detto capitale da L. 50,000, diviso in 1000 azioni da L. 50 ciascuna, a L. 200,000, diviso in 2000 azioni da L. 100 ciascuna; con riforma allo statuto sociale.

Strade provinciali — Con R. Decreto del 27 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 27 maggio p. p.) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Cuneo quella da Cuneo a Boves.

Ufficii telegrafici — Il 21 maggio p. p., in Sustri (provincia di Roma) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Prodotti telegrafici — La *Gazz. Ufficiale* ha pubblicato lo specchio dei prodotti telegrafici del 1° trimestre 1879:

Le entrate, in conformità del bilancio, ascendono, per il primo trimestre 1879, a L. 2,093,620.08.

Le corrispondenti entrate del 1878 furono di lire 2,228,532.44.

Quindi una minor entrata nel 1879 di L. 134,912,36.

L'entrata, in rapporto all'utilità dell'Erario, ascende, per il primo semestre 1879, a L. 1,809,552,63.

La corrispondente entrata del 1878 fu di L. 1,865,095,68.

Quindi una minor entrata nel 1879 di L. 55,543,05.

Telegrafia sottomarina. — Un telegramma da *Lisbona*, 29 maggio, dice che il Governo portoghese firmò un contratto con una Compagnia inglese per il collocamento di un cordone sottomarino tra Aden e Capetown, toccando Zanzibar e la baia di Delagoa.

Le gallerie sotterranee della Sassonia. — La *Gazzetta di Lipsia* ci apprende che nelle miniere di Freyberg, in Sassonia, trovasi la più lunga costruzione sotterranea del mondo. Infatti, alla fine del 1875, le gallerie avevano una lunghezza totale di 23 miglia, pari a 163 chilometri.

Nella miniera di Rothschœnbergs poi vi è una galleria, che, tenendo calcolo delle gallerie secondarie, ha attualmente una lunghezza totale di m. 29,000, e che fra breve sarà lunga m. 50,900, o circa 7 miglia tedesche, lunghezza che non ha nessun'altra galleria sotterranea del mondo.

Nuovo Canale russo — Il *Nuovo Tempo* scrive:

Ognuno sa che il porto di Pietroburgo è dei più incomodi per lo scarico delle mercanzie, e che si discute da qualche tempo tra i principali negozianti intorno all'opportunità di creare un Canale marittimo con un braccio fino alla Neva, affinchè le grandi navi possano giungere fino alla riva inglese.

Ora si crede che non si ritarderà più molto a realizzare questo progetto. Il Ministero delle vie di comunicazione sembra disposto ad approvarlo. I lavori costerebbero 8 milioni e 1|2 di rubli.

Decessi. — Il 19 maggio p. p. è morto in Santa Margherita di Gruagno, presso Udine, il prof. cav. Giambattista Bassi, di Pordenone, matematico e architetto distinto, propugnatore dell'idea dell'incanalamento del Ledra, membro onorario del R. Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Servizio cumulativo Italo-Germanico.

Si porta a conoscenza del pubblico quanto appresso:

La Tariffa speciale del 1° novembre 1887, edizione di giugno 1878, pei trasporti di *derrate alimentari* a vagone completo ed a G. V., dall'Italia, per la via di Peri, alla Germania, Boemia, ecc., ha subito delle riduzioni nei prezzi del relativo quadro *B*, dal punto di transito a destinazione, e precisamente in quelli, per la maggior parte delle Stazioni germaniche e boeme, indicati attualmente nelle colonne 1 e 2 del predetto quadro *B*.

Siffatti nuovi prezzi, i quali entreranno in vigore col giorno *1° giugno* prossimo, vengono introdotti dalle Stazioni della rete ammesse alla citata Tariffa speciale, negli esemplari che ne possedono per la vendita al pubblico al prezzo di *centesimi 10* per esemplare.

Altre Stazioni italiane sono state intanto ammesse al servizio Italo-Germanico ed alla predetta Tariffa speciale; e ciò siccome risulta dal 2° supplemento al Prontuario dell'aprile 1876 per lo stesso servizio Italo-Germanico.

Il 2° supplemento, vendibile come sopra al prezzo di *centesimi 10* per esemplare, contiene poi: i prezzi ordinarii per talune nuove Stazioni estere ammesse già al detto servizio; i i nuovi prezzi della Tariffa speciale N. 3 P. V. pei semi oleosi all'uopo specificati e rispetto al percorso oltre Peri; i prezzi speciali di altri trasporti rispetto al percorso testè indicato; ed alcune avvertenze relative al servizio di cui trattasi.

I trasporti di *Cicoria macinata*, che dal suddetto giorno *1° giugno* prossimo la Stazione di Ludwigsburg (Strade ferrate del Würtemberg) effettuerà in servizio diretto per Stazioni di questa rete ammesse al servizio stesso, saranno tassati, in quanto al percorso Ludwigsburg-Peri transito, a L. *50.46* per tonnellata, semprecchè ciascuna spedizione sia di almeno 5 tonnellate per vagone, o paghi in corrispondenza; fermi per il percorso italiano da Peri transito a destinazione, i prezzi della Tariffa Italo-Germanica, classe *A*.

In fine, col giorno *20 giugno* prossimo entrerà in vigore il 3° supplemento al già citato Prontuario dell'aprile 1876.

Il predetto 3° supplemento, vendibile al prezzo di *centesimi 20* per esemplare, contiene la nuova Tariffa speciale N. 5 P.V. pei trasporti delle *merci di acciaio*, di *ferro*, di *ghisa*, all'uopo specificate, a vagone completo o paganti per la portata del vagone non superiore a 10 tonnellate, da Stazioni delle Strade ferrate Renane a Stazioni Italiane ammesse al servizio Italo-Germanico.

La predetta nuova Tariffa speciale N. 5 P. V. contiene prezzi notevolmente ridotti per il percorso dalle Stazioni Renane a Peri transito, ed appositi prezzi per il percorso da Peri transito ad alcune Stazioni della rete e per quelle delle accennate merci favorite dalla attuale Tariffa speciale N. 5, che colla data di cui sovra rimarrà soppressa.

Milano, 28 maggio 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il movimento saltuario a cui andò soggetta la rendita durante l'ottava scorsa, come influì sui valori bancarii, influì pure sui valori ferroviarii, senza che però scemasse a loro riguardo la buona disposizione del mercato. Epperò, se le Azioni della Società delle Meridionali, da 404 scesero a 397, presto riebbero il prezzo di 399, e per ultimo quello di 400. Le Obbligazioni relative da 274.75 scesero a 272.75, e chiusero a 273. I Boni stettero fra il 587.50 al 587.

Le Sarde, della serie A, da 277.25 scesero a 276.50; le altre, della serie B, s'aggirarono tra il 280.25 al 280.50; le nuove, tra il 262 al 260 — Le Pontebbane in ribasso da 426 a 425.50; le Alta Italia da 298 salirono a 300, ma poi ricaddero a 297.25 e 292 — Le Romane negoziate a 121 e 120.75.

A Parigi, le Lombarde in reazione anche esse: negoziate a principio a 205, scesero a 188, e per ultimo a 185. Le Obbligazioni relative da 277 a 267, poi a 266 — Le Vittorio Emanuele da 269 a 263 — Le Azioni Romane da 111 a 105; le Obbligazioni 308.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Barletta. — 43ª Estrazione del 20 maggio 1879.

Obbligazioni rimborsabili in L. 100 caduna.

Serie 3167 e 5444 — dal N. 1 al 50.

Obbligazioni premiate:

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
3352	47	20,000	4394	9	500	89	49	300
5716	17	2,000	186	25	400	4427	4	300
3758	41	500	2962	23	400			

Premii da L. 100.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
118	24	616	41	1528	47	1909	20	3783	12	4632	46
402	5	1086	50	1608	22	2889	39	3795	44	4690	43
530	4	1090	32	1626	24	3685	27	4357	31	5392	40
578	27	1424	50	1825	47	3753	9.				

(*Seguono i premii da L. 50*).

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 9 corr., presso la Direzione del Genio militare di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per la costruzione di due tettoie per ricovero di carreggio nella Piazza d'Armi di Veneria Reale,

dell'importo di L. 90,000, già ribassato di L. 21.56 p. 0[0 nel precedente incanto. Lavori da eseguire in 200 giorni. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria dei Comuni di Salaparuta e Poggioreale per Santa Margherita, della lunghezza di m. 6701.49, per il presunto importo di L. 60,697.39. Deposito interinale L. 400; cauzione definitiva L. 2000 in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto delle opere in muratura, argini stradali ed in legname pel ponte metallico sul Neto nella strada consortile Cotrone-Savelli, per il presunto importo di L. 180,000. Deposito L. 10,000.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione a basolato lavico della strada Marina, dall'innesto della strada Vittoria all'angolo sud-est del Palazzo arcivescovile, per il presunto importo di L. 49,000. Lavori da eseguire entro 1 anno. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.; oltre un socio solvibile beneviso dal Municipio.

— Il 12 detto mese, presso la Sottoprefettura di Modica, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco (1° tratto) della strada comunale obbligatoria Comiso-Grammichele, che dalla contrada Favaraggi mette fine alla provinciale Chiaramonte-Biscari, della lunghezza di m. 4377.04, per il presunto importo di L. 30,700. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 1600 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3200, idem o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto sessennale dei lavori di rifiorimento e formazione della scogliera di difesa ai Moli di levante e ponente del porto di Nisida, per il presunto complessivo importo di L. 73,524. Lavori da eseguire entro gli anni 1879-84, a termini del Capitolato. Deposito interinale lire 3000 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva lire 6000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per la provvista in due lotti, cioè: 1° chilog. 13,300 di ottone diverso (in lastre) per bossoli, del presunto importo di L. 33,915; 2° di chilog. 24,200 di piombo in pani, del presunto importo di L. 11,132. Consegna alla Direzione medesima entro 60 giorni (in due partite) pel primo lotto, ed entro 30 giorni pel secondo. Deposito pel primo L. 3400; pel secondo L. 1200.

— Il 17 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 6° tronco della strada provinciale Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra Casalvieri ed il Cimitero di Roccasecca, nonchè della sistemazione del 7° tronco della strada medesima fra il detto Cimitero e la provinciale di Sora, della lunghezza il 1.o di m. 14,278.81 ed il 2.o di m. 3004.05, per la presunta complessiva somma di lire 517,992. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 21 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada obbligatoria del Comune di Castel di Lucio, che dall'abitato del detto Comune giunge al confine con Mistretta, della lunghezza di m. 7400.58, per il presunto importo di L. 94,467.12. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 9000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per la novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Spezia a Cremona, compreso fra Parma ed il ponte sul torrente Sporzana, della lunghezza di m. 21,929, per la presunta annua somma di L. 12,480. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

18ª Settimana. — *Dal* 30 *aprile al* 6 *maggio* 1879.

	Chil. esercizi	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	394,679.53	272.94
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	402,011.04	278.02
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . .	»	— 7,331.51	— 5.08
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	6,934,536.52	4,795.67
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	6,351,275.52	4,392.31
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 583,261.00	+ 403.36
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	168,577.54	145.95
Settimana corrisp. nel 1878.	1,145.—	145,571.55	127.14
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 10	+ 23,005.99	+ 18.81
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.79	2,870,487.96	2,487.88
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,140.38	2,446,450.74	2,145.29
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 13.41	+ 424,037.22	+ 342.59

Strade Ferrate Romane

9ª Settimana — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercizi	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	518,602.96	16,319.15
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	513,531.67	16,268.05
Differenza (in più . . .	11	5,071.29	51.10
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 marzo 1879 .	1,657	4,330,791.31	15,142.46
Periodo corr. 1878	1,646	4,757,415.36	16,745.27
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	426,624.05	1,602.81

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,925.84	11,785.99	7,402.68
Piccola Velocità	6,734.73	269.19	4,156.36
Totali . . .	32,660.57	12,055.18	11,559,04

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 28 febbraio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,059.20	»	29,516.89	36,576.09
Bagagli e cani.	»	121.61	»	477.95	599.56
Merci a G.V. ..	»	484.58	»	3,810.74	4,295.32
Merci a P.V. ..	»	6,711.71	»	10,045.85	16,757.56
Introiti diversi.	»	265.24	»	401.11	666.35
Totale L.	»	14,642.34	»	44,252.54	58,894.88

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide, ritagli di guide, ecc. . . . Chilogr. **52,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli, in stecche, piastre, chiodi, cunei, ecc. . . . . . » **7,900,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **1,200,000** »
FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, lamiera di ferro e RAME da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 giugno p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GALOPIN-SUE JACOB E COMP.

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA

Installazioni

PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro
che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI
del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

SI OFFRE un impiego favorevole ed interessato ad un **Ingegnere** intelligente conoscendo almeno la lingua francese ed avendo pratica negli affari.

Offerte e copie di Certificati alle iniziali **V. B.** 2341 ai signori HAASENSTEIN ET VOGLER À GINEVRA.

AVVISO

La Compagnia d'Assicurazione a premio fisso contro l'incendio

LA FONDIARIA

con il capitale sociale di **L. 40,000,000 in Oro**, ha nominato a rappresentarla per le provincie di Torino e Cuneo, la spettabile Società Generale di **Credito Mobiliare Italiano** con Sede in Torino, via Ospedale, 24.

LA DIREZIONE GENERALE.

L'Agenzia Generale suddetta riceve abili agenti locali e viaggiatori. **Ottime referenze e cauzione.**

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 100,000 di Olio di Oliva per il magazzino di FIRENZE, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo capitolato in data 25 marzo 1879, il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 25,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 10 giugno p. v. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 40 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 25,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3° del Capitolato.

Firenze, li 25 maggio 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

A partire da oggi non si accettano nuove domande per concorrere al posto di Ispettore Sanitario Centrale presso la Direzione dell'esercizio in Ancona.

I signori Dottori che hanno già avanzata domanda per il posto suddetto, sono invitati a completare la trasmissione dei loro documenti a questa Direzione non più tardi del giorno 10 corr. ultimo termine prefisso.

Firenze, 2 giugno 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 26 maggio 1879, N. 122.

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di Adunanza generale ordinaria.

Nella seduta del dì 23 corrente il Consiglio d'amministrazione, uniformandosi al disposto dell'articolo 20 dello Statuto sociale, ha deliberato che gli azionisti della Società siano convocati in *Generale Adunanza* pel dì 30 *giugno prossimo*, a mezzogiorno, presso la Sede sociale in Firenze, ed ha fissato il seguente

PROGRAMMA

Lettura del Rapporto dei Sindaci per la revisione del bilancio della Società chiuso al 31 dicembre 1878;

Lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione;

Approvazione del bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1878;

Modificazioni al Regolamento della Cassa-Pensioni per gli impiegati sociali;

Nomina dei Consiglieri in surroga di quelli che cessano dall'ufficio il 31 dicembre 1879, cioè i signori:

Ciampi cav. avv. Oreste,
D'Amico comm. Edoardo,
Maurogordato comm. Giorgio,
Sacerdoti cav. Giacomo,
Spada cav. Alessandro,
Tommasini cav. Pietro.

Nomina di tre Sindaci e di due supplenti ad essi per la revisione del bilancio sociale dell'anno 1879.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 24 *maggio* 1879.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 11 Giugno 1879 N.° 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL PARLAMENTO

(*Continuazione* — Vedi *N.°* 23)

SEDUTA DEL 2 GIUGNO.

Riprendesi la discussione sulla linea ferroviaria Eboli-Reggio.

Perrone-Paladini dice che, mentre tanti disastri spargono l'esterminio in varie provincie d'Italia, qui si sta discutendo in calma se fra 20 anni la ferrovia dovrà passare pel Vallo di Diano! Riconosce che il concetto, che inspirò questa linea, fu quello di avvicinare la Sicilia a Napoli e Roma.

Parla in favore della linea interna e della litoranea, appoggia l'emendamento dell'on. D'Amico, e domanda che l'una e l'altra siano studiate e cominciate contemporaneamente.

Di Gaeta parla in favore di una linea trasversale. Dice che i sostenitori della linea litoranea sostengono ciò che è in contraddizione coi principii di giustizia e coll'interesse generale.

L'oratore svolge molte considerazioni intorno ai varii tracciati, rispondendo alle osservazioni dei sostenitori della linea litoranea.

Poscia chiede di riposarsi.

Di Gaeta, continuando il suo discorso, combatte la linea litoranea. Dice che per la linea interna stanno considerazioni tecniche, militari, commerciali, economiche, considerazioni di interesse generale.

Eccita poi la Camera ad approvare il progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, atteso con ansia da tutte le popolazioni italiane, e specialmente dalle provincie meridionali.

Conchiude con altre considerazioni sullo spirito di concordia patriottica, che deve eccitare il Parlamento ad approvare questo progetto di legge.

Alario parla in appoggio della linea litoranea. Risponde alle osservazioni degli on. La Cava e Lovito.

Discorre delle relazioni degli ingegneri Passerini ed Imperatori, e risponde alle osservazioni di coloro che parlarono del breve tempo impiegato da quegli ingegneri nell'esaurire il loro incarico.

L'oratore proseguirà domani.

SEDUTA DEL 3

Alario, riprendendo il suo discorso di ieri, dice che è disposto a rinunziare alla parola, se il Governo, come affermasi, ha una comunicazione da fare alla Camera.

Depretis (presidente del Consiglio). Il Ministero ha, infatti, una comunicazione da fare alla Camera.

Egli deve confessare di essere dominato, da qualche giorno, da un sentimento di sconforto (*Oh! oh!*). La discussione procede lentamente; abbiamo ancora tanti articoli da approvare, e la legge dev'essere poi discussa dal Senato. L'annata è pessima, e c'è bisogno di lavoro. Il danno sarebbe grande, se i lavori ferroviarii non potessero eseguirsi nel termine fissato.

La mia posizione (egli dice) diventa grave, in faccia alla combattuta questione di queste linee. La Commissione sa che io ho difeso un tracciato, e che prevalse un'altra opinione. Fu poi adottato il concetto mio di inscrivere nel progetto la costruzione d'entrambe le linee.

Il Governo non potrebbe astenersi dal prender parte a questa discussione; ed esso si è domandato se non sarebbe possibile trovare un temperamento conciliativo.

D'accordo col Ministro dei lavori pubblici, abbiamo proposto alla Commissione un espediente conciliativo, che non altera gli oneri dello Stato.

I sussidii deliberati dalle Provincie e dai Comuni sono per cinque milioni a vantaggio della linea di prima categoria, ed ammontano a poco più d'un milione quelli delle Provincie per la linea ora in seconda categoria

Per conservare intatto il piano finanziario di questo progetto, ambidue i sussidii dovrebbero essere di 5 milioni.

Questi sussidii dovrebbero mantenersi. Bisognerebbe ora fare due emendamenti: uno per la classificazione delle linee, ed uno per i sussidii dei Corpi morali. Nel primo emendamento si inserirebbe anche la linea da Castrocucco alla Eboli-Salerno.

Nell'art. 30 poi si stabilirebbe il concetto del concorso dei Corpi morali interessati, colle norme dell'articolo 4 del progetto.

L'on. Ministro crede che tutto ciò possa conciliare gli animi ed abbreviare la discussione.

Si chiede la chiusura, che, posta ai voti, è approvata.

Pres. Ora si darà la parola a coloro che ne hanno diritto per fatti personali.

Imperatori risponde ad osservazioni che furono fatte, nel corso della discussione, alla Relazione da lui presentata sulla linea Eboli-Reggio. Egli giustifica, con considerazioni tecniche, le sue conclusioni.

Lovito parla brevemente per fatto personale.

Zanardelli ricorda d'aver chiesto la parola durante il discorso dell'on. Nicotera. L'on. Lovito ha detto che nel primo Ministero Depretis vi era chi rappresentava la linea litoranea. Io (dice l'oratore) non posso accettare le lodi dell'on. Lovito, perchè l'imparzialità fu il mio dovere, ed io istituii una Commissione per istudiare i varii tracciati.

L'oratore ricorda le Relazioni degli on. Imperatori e Vastarini, e dichiara nel modo più assoluto che l'on. Nicotera non gli parlò mai, in quel tempo, della linea Eboli-Reggio.

Egli non avrebbe mai abbandonato i suoi convincimenti, d'altronde, anche se si avesse voluto esercitare pressione su lui *(Bene a sinistra)*.

D'Amico pronunzia brevi parole per fatto personale.

Nicotera ringrazia l'onor. Zanardelli delle sue dichiarazioni.

Alario risponde per fatto personale all'on. Lovito.

Avezzana svolge un ordine del giorno.

Bovio, che aveva proposto un ordine del giorno, lo ritira.

Alario ritira un suo emendamento.

Giudice Antonio svolge un emendamento, e poi lo ritira.

Pres. domanda alla Commissione quale sia il suo parere sull'emendamento del presidente del Consiglio.

Grimaldi (relatore) espone le considerazioni per le quali la maggioranza della Commissione accetta l'emendamento del presidente del Consiglio, ed eccita la Camera ad approvarlo, assicurando che non muta il carattere della legge.

Pres. interroga la Camera se vuole proseguire la discussione sull'emendamento del presidente del Consiglio.

La Camera delibera che la discussione non continui.

L'ordine del giorno dell'on. Avezzana è respinto.

Pres. L'emendamento ministeriale è il seguente:

« N. 8 — Reggio (Calabria)-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento ».

L'emendamento è approvato a grande maggioranza.

Depretis dice che l'altro emendamento, relativo ai sussidii dei Corpi morali, deve essere votato coll'art. 30.

Pres. Ora si passerà alle varie proposte concernenti aggiunte alle linee di prima categoria.

Umana svolge un emendamento.

Biancheri dichiara che gli onorevoli Podestà e Molfino lo hanno pregato di ritirare un emendamento da essi proposto, relativo alla succursale alla ferrovia dei Giovi.

Garau svolge la seguente proposta:

« Sarà inscritto alla prima categoria il tronco ferroviario Sassari-Alghero, da costruirsi in sezione ridotta, col concorso, oltre i quattro milioni, degli enti interessati ».

L'oratore deplora la trascuranza del Governo per le opere pubbliche della Sardegna.

Depretis dice che il Parlamento ha fatto leggi utilissime ed importanti per la Sardegna, e si meraviglia che l'on. Garau chieda se la Sardegna sia una colonia della patria comune.

Pirisi-Siotto svolge il seguente emendamento aggiuntivo:

« Sarà pure costrutto, a spese e per conto dello Stato, il tronco *Nuoro alla linea Macomer*. Questo tronco potrà però essere costrutto a larghezza ridotta ».

(È firmato da altri 6 deputati).

L'oratore proseguirà domani.

SEDUTA DEL 4.

Pirisi-Siotto prosegue il suo discorso, ieri interrotto, per mettere in prima categoria il tronco Nuoro alla linea Macomer.

Romano Giuseppe svolge un emendamento, perchè alla tabella A sia aggiunto il tronco Maglie-Leuca.

Cavalletto svolge il seguente emendamento:

« All'art. 2 si aggiungano le ferrovie:

Treviso-Feltre-Belluno; Bassano-Primolano; Lecco-Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna; Aosta-Ivrea ».

L'oratore sostiene la necessità e la giustizia di iscrivere in prima categoria queste linee.

Deplora che questo progetto di legge sia stato presentato immaturo; e dice che quasi sarebbe stato meglio sorteggiare le linee e metterle nella categoria designata dalla sorte (*Ilarità*). Egli crede che la sorte sarebbe stata meno cieca del Ministero (*Bene*).

Deplora che non sia stato accettato l'emendamento dell'on. Finzi, il quale avrebbe tutelato le ragioni della giustizia. Per consolidare l'unità della patria, non c'è che un mezzo: la più scrupolosa giustizia per tutte le provincie (*Bene*).

L'oratore dice che fu appunto mosso da ragioni di giustizia a presentare il suo emendamento.

Esamina le linee e le spese della prima categoria; e dice che 380 milioni di spesa sono proposti in prima categoria, per linee che hanno minore interesse militare e nazionale di quelle da lui proposte nel suo emendamento.

Ricorda con calorose parole i meriti patriottici delle popolazioni, alle quali gioverebbero le linee da lui proposte in prima categoria.

L'oratore parla delle relazioni politiche tra l'Italia e l'Austria, e dice di desiderarle cordiali; ma ricordiamoci che a Vienna c'è un partito, il quale, mentre si inorienta, guarda anche all'Occidente.

L'oratore esamina i lavori ferroviarii compiuti nell'Impero austriaco, e dimostra che tutto il nostro confine è allacciato da ferrovie. L'Austria può addensare le sue truppe su tutti i nostri confini. Noi non abbiamo traccia di confine alla parte orientale.

Quali studii furono fatti per la parte militare di questo progetto? Fu interpellato il Ministro della guerra? Esso non fu interrogato circa alle linee relative alla difesa delle Alpi. Eppure il nostro esercito potrebbe aver bisogno colà di mezzi ferroviarii. Oggi non abbiamo che la ferrovia di Conegliano ad un solo binario, che poco o nulla ci servì nel 1866.

La necessità è evidente di fare qualche ferrovia verso il confine orientale.

L'oratore non si preoccupa delle condizioni finanziarie; e non propone altre linee in prima categoria oltre quelle del suo emendamento, assolutamente necessarie.

Parla delle linee Treviso-Belluno e Primolano-Bassano. Dice che il Cadore è una cittadella naturale della difesa italiana, e ricorda i fatti eroici di quelle popolazioni.

Parla dell'importanza della ferrovia del Brenta pel porto di Venezia, porto essenzialmente italiano.

La ferrovia del Brenta non costerà che sette milioni, ed è pattuita nel trattato di pace del 1866.

Dimostra che con poca spesa si può poi fare il tronco Mestre-Camposampiero.

L'oratore eccita la Camera ad approvare il suo emendamento, aggiungendo altre considerazioni in appoggio di esso.

Parla pure in favore della Valtellina e della necessità di aiutare lo sviluppo delle risorse economiche. Dice che è una ingiustizia isolare le ferrovie progettate per la Valtellina per risparmiare dieci milioni.

A riparare tale isolamento provvede il suo emendamento.

Svolge considerazioni per dimostrare la necessità politica e militare della linea della Valle d'Aosta.

Parla infine dell'ingiustizia nei criterii relativi al concorso delle provincie, ingiustizia più evidente dopo la votazione di ieri circa alle due linee Eboli-Reggio.

Qualunque però sia la deliberazione della Camera sulle mie proposte (conchiude l'oratore), io mi rassegnerò colla coscienza di aver difeso il giusto. (*Bene! — Segni d'approvazione*).

Piccardi ritira un suo emendamento.

Pericoli G. B. svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti domandano che le tre linee ferroviarie, che ricongiungono colla Capitale del Regno i capoluoghi di provincia Macerata-Albacina, Teramo-Giulianova, Ascoli-San Benedetto, siano riguardate siccome nazionali e comprese nella prima categoria ».

(È firmato da altri 5 deputati).

L'oratore sostiene che interessi nazionali devono spingere il Parlamento a mettere in prima categoria le linee destinate a congiungere alla rete esistente i capoluoghi di provincia.

È debito di giustizia, e non si spenderebbero che due milioni e quattrocento mila lire, contentando Belluno, Sondrio, Macerata, Ascoli e Teramo.

Allievi svolge il seguente emendamento:

« Propongo che le linee Sondrio-Colico-Chiavenna, Belluno-Feltre-Treviso, Macerata-Albacina, Ascoli-San Benedetto, Teramo-Giulianova, destinate a congiungere i capoluoghi di provincia colla rete ferroviaria del Regno, siano aggiunte alla tabella *A* ».

L'oratore premette che la sua tesi è di pura giustizia, e dice che il suo testo è il discorso dell'on. Zanardelli del 6 giugno 1877.

Dimostra essere necessario che tutti i cittadini dello Stato abbiano eguali facilitazioni, e su questo principio poggia la sua proposta.

Si dirà che le Provincie erano rassegnate a contribuire per le loro ferrovie; ma in fatto di ferrovie, avviene ciò che avviene di tutti i desiderii e bisogni della natura umana. Creata una rete ferroviaria, sorge la necessità di crearne un'altra secondaria. Per mantenere l'equilibrio economico, occorreranno altre linee, ed è quindi necessario che le Provincie conservino intatte le loro risorse pei futuri bisogni ferroviarii.

Non dirà che queste Provincie concorsero a pagare la rete ferroviaria già costruita e che costò due miliardi e mezzo. I due miliardi e mezzo rappresentano più di due bilanci, e quelle Provincie pagarono due annualità per ferrovie che non godono.

Dimostra la necessità del complemento ferroviario per riparare al dissesto economico, che le ferrovie producono naturalmente prima del loro complemento.

Non parlerà di Belluno e Sondrio, che furono difese validamente dall'on. Cavalletto, ma parlerà delle condizioni delle Marche.

È necessario che il Parlamento questa volta faccia atto di equità e di giustizia verso le Marche, le quali non hanno alcun centro politico di grande influenza, come altre regioni, che hanno Firenze, Milano, ecc.

Dice che la linea Albacina non può finir là. È necessario che Macerata vada fino al mare colla sua linea di Cittanova.

Descrive le condizioni geografiche delle Marche, e dice che la Provincia di Macerata non potrà dispensarsi dal fare altri sacrificii per completare la sua linea fino al mare.

Ciò ricorda alla Camera, al Governo, alla Commissione, affinchè più evidente risulti la necessità di mettere in prima categoria la linea Macerata-Albacina.

Cucchi Francesco, che aveva proposto un emendamento, si associa a quelli svolti dagli on. *Cavalletto* e *Pericoli*.

Odiard svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti chiedono che sia compreso fra le linee della prima categoria, di cui all'art. 2 della legge, il tronco che deve collegare la ferrovia del Fréjus alla rete francese verso Briançon ».

(È firmato da altri 6 deputati).

Davico svolge la proposta di comprendere nella tabella *A* il tronco che dovrebbe collegare *Cesane* con Pinerolo per la valle del Chisone.

L'oratore, considerando i criterii che vennero adottati nella classificazione delle linee finora approvate, dimostra che eguali ragioni ed eguali criterii stanno per la classificazione in prima categoria della ferrovia indicata nel suo emendamento.

Parla delle spese generali e delle spese locali per le ferrovie, e dimostra la necessità che queste spese siano equamente ripartite.

I criterii dai quali l'oratore parte per proporre la linea sopraindicata, in prima categoria, sono i seguenti:

1. Tutte le strade che portano direttamente agli sbocchi delle Alpi;

2. Tutte quelle che congiungono i capoluoghi di provincia con una linea di strade ferrate. Quando di tali strade se ne votino due, una delle due va in seconda categoria;

3. Tutte quelle che mettono il più direttamente dalle frontiere delle antiche regioni d'Italia alle antiche Capitali di queste;

4. Tutte quelle che mettono il più direttamente le antiche Capitali delle regioni in comunicazione colla Capitale del Regno;

5. Le linee saranno indicate col punto d'arrivo e colla linea già esistente o da costruire, a cui s'attaccano. Il tracciato sarà determinato d'accordo tra le Provincie traversate dalle strade e il Governo, se quelle concorrono alla spesa; dal Governo solo, nei modi prescritti dalle leggi, se quelle non concorrono.

Incagnoli raccomanda alla Camera il seguente emendamento:

Dopo il N. 8 aggiungere: « Stazione di Napoli al Molo Angioino ».

Capo svolge pure un emendamento, perchè siano aggiunte alle linee già votate dalla Camera le seguenti:

« Linee inscritte in altre categorie:

« Gozzano-Domodossola — Lecco-Colico-Chiavenna — Mestre-Casarsa-Gemona — Ivrea-Aosta — Cuneo-Ventimiglia — Ferrara-Rimini — Colico-Sondrio — Bassano-Primolano — Belluno alla linea Mestre-Udine — Mestre-Portogruaro, linea Udine-Trieste — Adria-Chioggia — Macerata-Civitanova — Ascoli-San Benedetto del Tronto — Teramo-Giulianova — Messina-Cerda-Termini — Lucera-Foggia.

« Linee non inscritte in nessuna categoria e da inscrivere nella prima:

« Collegamento della ferrovia del Fréjus colle rete francese verso Briançon — Collegamento della linea Tirrena, da un punto fra Ceprano e Caserta, alla linea Adriatica tra Foggia e Bari — Verona-Ferrara — Mestre-Ravenna — Linea Adriatico-Tiberina ».

L'oratore dimostra, con molteplici considerazioni, quanto sia difettosa la classificazione delle linee nel progetto di legge, e dice che c'è ancora tempo al rimedio. Bisogna che il Parlamento faccia con questa legge cosa morale e giusta, altrimenti la legge resterà inefficace, come altre che imposero linee ferroviarie le quali non vennero mai costruite.

L'oratore eccita i deputati delle provincie meridionali a non seguire il Ministero e la Commissione, se questi volessero rifiutare migliori classificazioni ad altre linee. Li ammonisce del danno morale, che alle provincie meridionali verrebbe se i loro deputati, perchè furono soddisfatti, si unissero al Ministro nel rifiutare beneficii alle altre provincie (*Bene!* — *Segni d'approvazione*).

Gabelli svolge la seguente proposta:

« Propongo che tutte le linee riguardate dal presente progetto passino in prima categoria, e il tempo pel compimento di tutte sia portato a 50 anni ».

L'oratore ricorda che l'on. Depretis adottò il criterio di passar le linee a categorie superiori, prolungando il termine della costruzione.

Da questo criterio parte l'oratore nel presentare la sua proposta. Parla della spesa che sarebbe necessaria per attuare la sua proposta, che comprenderebbe altre linee nuove, e calcola tale spesa in 1791 milioni.

Il passaggio di tutte le linee in prima categoria sarebbe una transazione, suffragata da ragioni di giustizia.

Pres. L'on. Fusco propone l'ordine del giorno puro e semplice su tutti gli emendamenti ed ordini del giorno.

Altri ordini del giorno furono presentati dagli on. Frenfanelli e Antonibon, che non potranno svolgerli.

Domani il Ministro ed il relatore diranno quali emendamenti accettano.

SEDUTA DEL 5.

Il *Pres.* ricorda i tre ordini del giorno presentati ieri dopo la chiusura della discussione.

Fusco e Frenfanelli ritirano i loro ordini del giorno.

Pres. Prima di dare la parola al relatore ed al Ministro perchè dicano quali emendamenti accettano, desidera stabilire bene come si debba procedere nella votazione dei medesimi.

Parlano su questo incidente gli on. *Visconti-Venosta, Cavalletto, Allievi, Bonghi, Gabelli, Spaventa, Basteris, Zeppa, Bianchèri, Celesia, Minucci*, e il *presidente del Consiglio*; poi si stabilisce di rimettersene alla prudenza del Presidente.

Pres. Dichiara che si atterrà al sistema di considerare come sotto-emendamenti le proposte di prolungamenti o di cambiamenti di tracciato, e che darà loro la precedenza sulle proposte di passaggio della relativa linea in prima categoria.

Coerentemente a questo sistema, prima di dare la parola al relatore perchè esprima il parere della Commissione sulle molte proposte aggiuntive alla tabella A, la dà all'on. Merizzi per isvolgere una proposta di cambiamento di tracciato.

Merizzi svolge un sotto-emendamento, col quale si domanda che, in luogo di « Sondrio-Colico-Chiavenna », si dica: « Chiavenna-Colico-Sondrio-Tirano ».

Marcora, firmatario di un emendamento dell'on. Pandolfi, dichiara che pel tratto Sondrio-Colico-Chiavenna si associa alla proposta dell'on. Merizzi, ritirando la propria, che mantiene soltanto per la parte Lecco-Colico, la quale si riserva di chiedere che dalla quarta sia passata alla seconda categoria.

Gabelli svolge il seguente emendamento :

« Che alla linea Belluno-Feltre-Treviso, contemplata al N. 7 dell'art. 3 del nuovo progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie, sia sostituita la linea Belluno-Ponte nelle Alpi-Santa Croce-Vittorio ».

(È firmato da Billia, Fabris, Gabelli, Rizzardi, Visconti-Venosta e Bonghi).

Egli dichiara che ha bisogno d'una certa ampiezza nello svolgere questo emendamento. Assicura però che non impiegherà il tempo che si impiegò per la discussione della Eboli-Reggio.

L'oratore premette che nella Relazione Morana sono addotti motivi che non gli sembrano gravi in favore del tracciato di Feltre.

La linea di Feltre importa 84 chilom.; 32 soli la linea di Fadalto, da Belluno a Vittorio.

Parla delle pendenze delle due linee, e dice che è un progetto sommario quello per Feltre.

Esamina le previsioni della spesa dei due tracciati, e passa in rassegna le condizioni dei luoghi che dovrebbero esser percorsi dall'uno o dall'altro tracciato.

Si meraviglia che si dia grande importanza al criterio della popolazione. È naturale che il tracciato di Feltre, lungo 84 chilom., debba essere desiderato da maggior numero di popolazione, che non l'altro tracciato, il quale da Conegliano a Belluno sarebbe di 40 chilom. Svolge considerazioni su questa questione.

L'oratore proseguirà domani.

SEDUTA DEL 6.

Pres. L'on. Gabelli ha facoltà di proseguire il suo discorso in appoggio dell'emendamento per sostituire la linea Belluno-Vittorio alla linea Belluno-Feltre-Treviso.

Gabelli riassume le ragioni ieri addotte, ed esamina poi la questione della spesa delle due linee.

Crede impossibile che meno di 16 milioni si spendano per la linea di Feltre, cioè 6 milioni più della linea del Fadalto.

Vada in prima od in seconda categoria la linea, è certo che è gravissimo l'argomento della spesa.

L'oratore parla delle condizioni finanziarie delle provincie di Belluno e di Treviso.

Svolge considerazioni per dimostrare la relazione che vi è tra la linea Belluno-Vittorio e i passi alpini, pei quali tanti sacrifizi furono imposti alla nazione.

Esamina se la linea di Feltre possa dare risultati rimuneratori.

Parla della soddisfazione da darsi agli interessi di Feltre colla linea Primolano; ed espone le circostanze d' equità, che dovrebbero indur la Camera ad approvare il tronco di Vittorio-Belluno.

Ricorda la costruzione del tronco Conegliano-Vittorio, pel quale si fidò nel prolungamento del tronco stesso fino a Belluno.

L'oratore, dopo riassunte le ragioni tecniche, militari, economiche, che stanno a favore della linea Vittorio, conclude ringraziando la Camera d'averlo ascoltato.

Giacomelli Angelo combatte l'emendamento Gabelli.

Ricorda le ragioni esposte nella Relazione dell' on. Morana; dice che il costo della linea di Feltre sarà inferiore a quello dei 32 chilometri della linea di Vittorio ; ricorda il progetto dell'ingegnere Tatti, che eleva il costo a poco più di nove milioni per la linea di Feltre.

Dice che la linea Vittorio-Belluno costerà assai più della somma indicata dall'on. Gabelli; ricorda le difficoltà della costruzione di quella linea e dell' esercizio della ferrovia sul Fadalto.

Esamina poi le due linee dal lato economico. La linea di Feltre servirà a 330 mila abitanti, quella di Fadalto a poco più di 160 mila con tre villaggi.

L'oratore parla dei luoghi che le due linee dovrebbero attraversare; e sostiene che la linea di Feltre dev' essere preferita, anche per la considerazione dell' importanza dei luoghi.

Dice che gli abitanti del Cadore avranno solo sette chilometri per arrivare alla ferrovia di Belluno.

Esamina pure la questione dal punto di vista militare, e conchiude con eccitamenti alla Camera perchè approvi la linea di Feltre.

Rizzardi parla in favore dell'emendamento svolto dall'on. Gabelli. Ricorda che l'on. Baccarini non volle, nel suo progetto di legge, sciogliere la questione del tracciato della linea di Belluno. Parla del numero della popolazione a cui gioverebbe la linea. Ricorda che la provincia di Udine è favorevole e sarebbe vantaggiata dalla linea di Vittorio.

Descrive i luoghi che questa percorrerebbe e le industrie che ne sarebbero vantaggiate. Discorre del commercio dei legnami del Cadore, ed espone le cifre statistiche che ne dimostrano lo svolgimento.

Parla della ferrovia di Vittorio in rapporto alle considerazioni economiche, e ne sostiene la superiorità in confronto di quella di Feltre.

Discorre della minore spesa di costruzione e d'esercizio.

Passa poi allo svolgimento dell'emendamento per prolungare o diramare fino a Perarolo la linea che deve congiungere Belluno alla rete ferroviaria.

Conchiude ricordando che nel Cadore vive una popolazione devota alla patria, ma da questa troppo trascurata finora!

Antonibon sostiene che la linea Primolano-Bassano deve essere inscritta in prima categoria, e svolge pure il seguente emendamento :

« All'articolo 3 del progetto di legge si aggiunga la linea Cismon-Feltre, invece di Feltre-Treviso ».

L'oratore espone molte considerazioni in favore della sua proposta, e descrive i vantaggi economici che ne risulterebbero.

Domanda che la sua proposta sia inviata alla Commissione.

Visconti-Venosta svolge il seguente emendamento :

« Nel caso che il soprascritto emendamento fosse respinto, i sottoscritti propongono che nella tabella *A*, alle parole *Belluno-Feltre-Treviso*, sieno sostituite le parole: *Belluno-Feltre-Treviso*, oppure *Belluno-Vittorio* ».

(È sottoscritto altresì da G. Giacomelli).

L'oratore ricorda gli argomenti addotti dall'on. Gabelli in favore del tracciato di Belluno-Vittorio, che risponde meglio agli interessi veneti e nazionali.

Si associa a quegli argomenti; e dice aver proposto il suo emendamento pel caso in cui quello dell'on. Gabelli non venisse accettato.

Aggiunge che il suo emendamento tende a far tornare la questione dei tracciati al punto a cui era nel progetto Baccarini, che lasciava impregiudicata la questione del tracciato. Perchè si pronunzierebbe fin d'ora una sentenza inappellabile ?

L'oratore espone delle considerazioni per indurre la Camera a lasciare, in ogni caso, impregiudicata la questione.

L'oratore parla in favore della linea di Vittorio, e ricorda che autorevoli militari si pronunziarono per quella linea.

Ricorda che il Friuli si manifestò in favore della linea

del Fadalto, la quale produrrebbe l'effetto di non ispostare le antiche vie del commercio.

Dice che le due linee non furono egualmente studiate, ed espone altre osservazioni in favore della linea di Vittorio.

Conchiude dichiarando che non avrebbe però difficoltà a ritirare l'emendamento suo di fronte alla proposta dell'on. Antonibon.

De Manzoni dice che bisogna tener conto soprattutto dei voti solennemente e replicatamente espressi dalle popolazioni interessate. Ricorda i voti del Consiglio provinciale e della Camera di commercio di Belluno in favore del tracciato di Feltre. Ricorda le petizioni, i *meetings* nello stesso senso, e le lunghe aspettative di quella derelitta provincia. Prega quindi la Camera di approvare la proposta della Commissione, cioè la linea Belluno-Feltre-Treviso.

Bonghi propone che, nel caso in cui non si accetti l'emendamento Gabelli, la linea sia indicata così: « Treviso-Feltre-Belluno, e da Belluno per Fadalto a Vittorio ».

Espone molte considerazioni in appoggio della sua proposta, che dichiara inspirata a ragioni d'equità e raccomandata da recenti voti della Camera.

Alvisi invece sostiene la linea Belluno-Feltre-Treviso, esponendo molte considerazioni specialmente d'indole militare.

Cavalletto parla pure calorosamente in favore della linea di Feltre.

Pres. È chiusa la discussione sulla linea Belluno-Feltre-Treviso. Ora verremo alla linea Macerata-Albacina-Civitanova.

Allievi propone un emendamento perchè all'art. 3 si sostituisca la linea « Albacina-Macerata-Civitanuova ».

Ricorda le sue dichiarazioni perchè questa linea vada in prima categoria; e dice che, dopo la discussione sulla classificazione della linea, si dovrà decidere sull'emendamento.

Svolge considerazioni per dimostrare la necessità di proseguire la linea fino a Civitanuova.

Bisogna però mettere la Macerata-Albacina in prima categoria; e si deciderà poi sulla categoria cui deve iscriversi la linea fino a Civitanova.

L'oratore prega nuovamente il Ministero di far buon viso alla sua proposta per collocare in prima categoria le linee dei capoluoghi di provincia. Questa proposta non turba l'economia della legge.

Zucconi parla in appoggio della proposta dell'on. Allievi.

Dopo ciò, è chiusa la discussione sulla linea Macerata-Albacina.

Seduta del 7.

Marcora svolge un emendamento perchè sia iscritto nella prima, o almeno nella seconda categoria, il tronco Lecco-Colico, ora assegnato alla quarta.

Martelli appoggia questa proposta.

Pres. Dichiara chiusa la discussione sulle linee Sondrio-Colico e Bassano-Primolano.

Compans rinunzia alla parola sulla linea Aosta-Ivrea, avendo proposto un emendamento all'art. 9.

Pres. Si passa alla discussione della linea d'accesso al Sempione, da Gozzano fino a Domodossola, della quale l'on. Bonghi propose il passaggio in prima categoria.

Robecchi svolge delle considerazioni intorno a questa linea ed al cumulo d'interessi a cui deve provvedere. Non si oppone che sia fatta la linea da Novara, Gozzano-Gravellona, ma chiede al Governo quali sieno le sue idee relativamente alle comunicazioni dell'altra parte del Lago Maggiore.

Parla del cattivo trattamento che ebbero in questo progetto le provincie lombarde, e domanda che si iscriva nel progetto la linea da Arona a Gravellona.

Gentinetta si associa alle osservazioni del preopinante.

Ricotti appoggia la linea proposta dalla Commissione. Dice che, finchè il Sempione non sia traforato, è prematuro parlare della linea accennata dall'on. Robecchi.

Per ora è miglior partito contentarsi della linea proposta dalla Commissione.

Dopo qualche osservazione dell'on. *Serazzi*, il *Presidente* dichiara chiusa la discussione sulla linea stessa e sulla linea Ascoli-San Benedetto.

Cerulli sostiene il passaggio in prima categoria della linea Teramo-Giulianova.

Il *Pres.* dichiara chiusa la discussione su questa linea ed anche sulla Messina-Lerda-Termini.

Dice poi che della linea Adria-Chioggia, che è in terza, si propone dall'on. *Bonghi* il passaggio in prima categoria.

Micheli parla della utilità di questa linea, ed espone molte considerazioni per dimostrare la giustizia di passarla almeno in seconda categoria.

(La proposta è sottoscritta da 12 deputati).

Cavalletto parla pure pel passaggio in seconda categoria della linea Adria-Chioggia.

L'oratore descrive le tristi condizioni della città di Chioggia e della provincia di Venezia, e svolge sonsiderazioni d'ordine militare e commerciale in favore di questa linea.

Sani appoggia la proposta, e la raccomanda alla Camera con calorose parole.

Pres. Si passa alla discussione della linea Mestre-San Donà-Portogruaro.

Fambri parla della utilità di questa linea; ma espone considerazioni per dimostrare che l'utilità si triplica, prolungandola da Portogruaro a Casarsa.

Cavalletto sostiene il prolungamento della linea da Portogruaro a Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

Svolge considerazioni militari in appoggio della proposta.

Dimostra la necessità di favorire le comunicazioni degli sbocchi internazionali col porto di Venezia; e sostiene la necessità d'iscrivere questa linea almeno in seconda categoria.

Varè svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che la linea Mestre-Portogruaro, contenuta nel n. 11 dell'art. 5, sia prolungata per Casarsa, Spilimbergo e Gemona alla ferrovia Pontebbana ».

(È sottoscritta da 32 deputati).

L'oratore dimostra che questa ferrovia è necessaria per vincere la concorrenza estera, dannosa a Venezia.

Pres. È chiusa la discussione sulla linea Mestre-Portogruaro. Vi sono però altri emendamenti.

Fabris sostiene il prolungamento ad Udine della linea Mestre-Portogruaro.

(È sottoscritto pure da Billia, Antonibon ed altri).

Cavalletto crede che la proposta dell'on. Fabris possa giovare più al porto di Trieste, che a quello di Venezia.

Fabris risponde che la sua linea è di grande interesse nazionale.

Il *Pres.* dichiara chiusa la discussione su questa linea, nonchè sulle linee Ferrara-Rimini e Lucera-Foggia.

Ora sono stati esaminati e svolti gli emendamenti alle linee delle quali si propone un miglioramento di classificazione. Invito l'on. relatore ad esporre l'avviso della Commissione sui varii emendamenti.

Grimaldi (relatore) comincerà dagli emendamenti, e prima da quello relativo alla ferrovia di Belluno. Riassume le ragioni ieri esposte dai varii proponenti, e dichiara che la Commissione non accetta alcun emendamento, cioè nè quello dell'on. Gabelli, nè quelli degli on. Bonghi, Visconti-Venosta e Antonibon.

L'oratore esamina tecnicamente i progetti per Feltre e pel Fadalto, e si pronunzia pel primo. Risponde alle osservazioni dell'on. Gabelli, e sostiene la linea di Feltre. Parla degli interessi cadorini, rappresentati dall'on. Rizzardi, e dice che si potrà prender in considerazione la di lui proposta pel prolungamento a Perarolo, da mettersi però in quarta categoria.

Parla poi della linea Macerata-Albacina, e respinge gli emendamenti proposti.

La linea di Giulianova si potrà discutere, quando si tratterà dell'elenco di quarta categoria.

L'on. relatore sostiene poi le linee proposte dalla Commissione per l'accesso al Sempione. Non ammette in categoria superiore la Colico-Lecco.

Parla della linea Mestre-Portogruaro, e dice che la Commissione esporrà il suo avviso sui varii emendamenti, quando si discuterà la terza categoria, nella quale intende che debba rimanere la linea.

La Commissione esaminerà le varie proposte, e riferirà.

Mezzanotte (ministro) si associa alle considerazioni del relatore.

Pres. interroga la Camera se vuol continuare la discussione sugli emendamenti.

Gabelli, *Rizzardi* e *Cavalletto* parlano per fatti personali.

Depretis (pres. del Consiglio) dichiara che il Ministero è perfettamente d'accordo colla Commissione. Il Governo non può accettare miglioramenti di classificazione di linee, che altererebbero il piano finanziario.

Dichiara che il Ministero si riserva ad esporre le sue opinioni sulla linea Mestre-Portogruaro e sulle proposte che con essa hanno attinenza.

Il *Pres.* riassume la discussione. Sul metodo della votazione degli emendamenti parlano gli on. *Bonghi* e *Garau*

Bonghi ritira il suo emendamento, e si riserva di proporre in seconda categoria la linea di Vittorio.

La Camera respinge la sospensiva dell'on. Antonibon circa la linea di Belluno; e così pure l'emendamento dell'on. Visconti-Venosta, l'emendamento aggiuntivo dell'on. Rizzardi, e l'emendamento Billia, Fabris, Rizzardi ed altri.

La Camera approva poscia la linea Belluno-Feltre-Treviso, proposta dalla Commissione.

La Camera respinge l'emendamento dell'on. Merizzi.

L'emendamento dell'on. Marcora, per aggiungere Lecco-Colico alla linea Sondrio-Colico-Chiavenna, posto ai voti, dopo due prove e controprove, è respinto.

È approvato il tracciato Sondrio-Colico-Chiavenna, proposto dal Governo e dalla Commissione.

È pure approvata la linea Macerata-Albacina; e così la linea d'accesso al Sempione, da Gozzano a Domodossola.

Sono anche approvate le linee Bassano-Primolano, Aosta-Ivrea, Ascoli-San Benedetto, Teramo-Giulianova, Messina-Patti, Adria-Chioggia.

Pres. Resta sospesa la linea Mestre-Portogruaro.

Bonghi ritira la proposta del passaggio di questa linea alla prima categoria.

Pres. La linea si discuterà sulla tabella *B*, cogli emendamenti relativi.

Si approvano poscia le linee: Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione alla Mezzola ed a Lugo, e la linea Lucera-Foggia.

La discussione proseguirà lunedì.

(*Continua*).

I LAVORI ALLA GALLERIA DEL GOTTARDO

(*Continuazione e fine* — V. N. 23).

A compimento della lettera della Direzione della Compagnia del Gottardo al Consiglio federale svizzero, che abbiamo pubblicata nel precedente nostro numero, circa le proteste dell'imprenditore sig. Favre, diamo oggi tradotto il parere *tecnico* emesso in proposito dal sig. ing. Kauffmann, parere più volte citato nella suddetta lettera della Direzione:

Alla Direzione della Ferrovia del Gottardo

Ho l'onore di rispondere all'invito fattomi da codesta Direzione di esprimere il mio parere in merito alle questioni *tecniche*, di cui tratta la lettera che il sig. Favre ha indirizzato al Consiglio federale.

Incomincierò col farne un riassunto, e poscia darò la mia risposta.

1° Il sig. Favre pretende che una costante osservazione ed una lunga esperienza abbiano dimostrato la necessità di rivestire in muratura il tunnel per tutta la sua lunghezza; che l'idea del primo ingegnere in capo, sig. Gerwig, di non rivestire il tunnel se non per 1/3 circa della sua lunghezza, venne abbandonata sino dal 1874, ammettendosi invece che il tunnel intero dovesse essere rivestito. Ora ch'egli ha preso le misure per un rivestimento completo, si ritorna, dice egli, ad un sistema nuovo, lasciando pesare su lui tutta la responsabilità.

Il sig. Favre sostiene in seguito la sua asserzione, che il tentativo di non rivestire di muratura se non una parte del tunnel è una prova avventata e pericolosa per la vita degli operaj e per l'esercizio del tunnel. I fatti sopravvenuti al Montecenisio e l'esperienza acquistata in 6 anni e mezzo al Gottardo, lo dimostrano all'evidenza. Si può forse pretendere che la natura della roccia siasi cambiata? Tale affermazione è inesatta. Una sola cosa è cambiata, cioè la situazione finanziaria della Compagnia. Trattasi ora di presentare agli Stati interessati delle diminuzioni di spese, non foss'altro che sulla carta. — Inoltre il sig. Favre dichiara che lo scopo a cui mira la Compagnia non può essere raggiunto, se non a spese ed a rischio dell'imprenditore; imperocchè, secondo le Convenzioni, egli è responsabile e tenuto a riprendere in sotto-opera le parti non rivestite, nel caso ch'esse venissero in seguito riconosciute mancanti di solidità. Infine, il sig. Favre fa osservare che vi sarebbe un modo leale per togliersi dall'imbarazzo: vale a dire, dividere il prezzo applicabile alle murature, il quale attualmente comprende l'escavo suppletorio della roccia per collocarvi la muratura, e la costruzione della muratura propriamente detta. Si risparmierebbero così all'imprenditore le spese esorbitanti di un escavo posteriore (*après coup*) ed a mano, che richiede delle armature.

Prima di rispondere a questi reclami ed argomenti, mi permetterò di far notare (poichè sono io, come il sig. Favre non ignora, che determino le disposizioni relative alla muratura del tunnel, e poichè la Direzione fa sue, verso il Consiglio federale, le mie proposte, le quali poi devono essere approvate dallo stesso Consiglio federale per quanto concerne le murature), mi permetterò, dico, di far notare che la critica del sig. Favre sulle questioni tecniche mi riguarda direttamente.

Entrando ora nella questione, rispondo alle varie osservazioni del sig. Favre.

Anzitutto non si può parlare d'un sistema di rivestimento, quando non si tratta, com'è qui il caso, che della misura nella quale si riveste di muratura un tunnel; e per quanto riguarda quest'ultimo punto, è del tutto infondato il pretendere che il rivestimento del tunnel per tutta la sua lunghezza fosse già cosa prestabilita sino dal principio del 1874. Bisognerebbe che gli ingegneri della Compagnia del Gottardo mostrassero ben poca intelligenza nel disimpegno delle loro attribuzioni, se volessero pronunciarsi *a priori* sulla solidità della roccia, emettere cioè un giudizio di tanta importanza, prima d'aver sotto gli occhi la roccia stessa.

La Direzione del Gottardo sottopose nel 1876 al Consiglio federale un prospetto delle murature dalla parte nord, che andava sino a 2800 metri dalla testata del tunnel, e nel quale non era previsto il rivestimento per una lunghezza di 355 metri. Il sig. Favre fece allora le stesse obbiezioni di adesso. Venne però deciso di rivestire anche questa parte, attesochè, essendosi staccati alcuni frammenti di roccia subito dopo l'allargamento in calotta, in causa dello scuotimento prodotto da forti scariche di dinamite, non si era del tutto certi della completa sicurezza. L'imprenditore eseguì l'allargamento in calotta sul granito per la stessa sezione, compreso fra la testata del tunnel e 2500 metri, ma non rivestì la vòlta che a poco a poco, in modo che la muratura non fu interamente terminata che alla fine di marzo.

Chiunque non è al corrente delle condizioni speciali, si immagina senza dubbio che il sig. Favre, il quale tanto si preoccupava della sicurezza degli operaj e del futuro esercizio, avrebbe armato di legname la parte del tunnel che attraversava il granito, e che in origine doveva rimanere senza rivestimento, allo scopo di assicurare il passaggio sotto la protezione di questa stessa parte. Ma invece il sig. Favre trovò che ciò era inutile; e per due anni, durante i quali il tunnel aperto a sezione completa si sosteneva da solo, egli potè convincersi che le precauzioni erano state esagerate, e che oggidì si sarebbe lasciata senza rivestimento una sezione di almeno 600 metri.

La corrispondenza scambiata prova come la Direzione

dei lavori si preoccupasse della sicurezza degli operaj. In essa trovansi numerose ingiunzioni dirette all'imprenditore per costruire delle armature, segnatamente all'epoca in cui si penetrava sotto la pianura d'Andermatt. Gli è dunque precisamente il contrario di quanto afferma il sig. Favre, che viene provato dall'esperienza.

Nel marzo dell'anno scorso, allorchè si traversò il masso di serpentina dalla parte nord, venne comunicato al sig. Favre il prospetto delle murature. In esso figurava una parte che non doveva essere rivestita. Il sig. Favre protestò di nuovo contro questa disposizione, e non ne tenne alcun conto, facendo dappertutto eseguire gli escavi come se avessero a ricevere la muratura; e ciò malgrado ch'egli medesimo dichiarasse che il gneiss del masso del Gottardo, nel quale erasi allora penetrati, e che sotto l'aspetto della sicurezza è superiore al granito, era ancora più solido della serpentina. Il tunnel è oggidì rivestito alla vôlta per una lunghezza continuata di circa 4800 metri da ciascun lato; e da ambidue i lati si è nel gneiss di cui si è parlato, vale a dire in una roccia, la quale, per la sua durezza, resistenza ed esenzione da difetti, sorpassa in solidità il granito e la serpentina; e che per la grande profondità degli strati e per la loro direzione, rispetto all'asse del tunnel, è perfettamente atta a rimanere in gran parte senza rivestimento. Penetrando nel masso del Gottardo propriamente detto, la roccia (che al nord è limitata dalla serpentina, ed al sud da una sezione di 180 metri di lunghezza nel gneiss di Sella, interamente dislocato in causa di uno spostamento) è in realtà differente; nella parte che finora venne rivestita, essa non aveva il grado di solidità che in generale possiede il masso di gneiss, il quale si presenta nelle migliori condizioni di stratificazione, ed offre un maggior numero di parti molto compatte. Ma anche qui, i punti che paiono dubbii sono tosto designati per il rivestimento, e per le sole parti di aspetto solido non si prestabilisce alcun rivestimento.

È esatto l'affermare essere impossibile predire con assoluta certezza che più tardi non si avrà a ritornare su certi punti; e questa circostanza, unita all'interesse che il sig. Favre trova nella muratura, sono i moventi della sua opposizione. Gli argomenti dedotti dall'esempio del Moncenisio sono male scelti, giacchè i lavori di ricostruzione vennero resi necessarii da alcune frane ad una delle testate del tunnel, e non hanno alcuna relazione colla questione delle murature.

I timori espressi circa la sicurezza dell'esercizio sembrano pure dettati dall'interesse finanziario. A questo riguardo, io mi permetto d'insistere su ciò, che la fissazione dei tipi di muratura non fu punto un affare di capriccio, come il sig. Favre si compiace di dire; ma fu preceduta dallo studio d'altri grandi tunnel attualmente aperti, costrutti parimenti nel granito e nel gneiss, ed aventi specialmente a soffrire per gli effetti del gelo. Questi effetti, che, come ben si sa, hanno una grande influenza dal punto di vista della solidità della roccia, non ponno in ogni caso, dietro le osservazioni fatte al Moncenisio, farsi sentire, a grande stento, fino al termine del completo rivestimento.

Il sig. Favre non è sul terreno dei fatti reali, se non quando afferma che il non-rivestimento gli reca un pregiudizio, in quanto egli potrebbe essere chiamato più tardi, a senso delle sue Convenzioni, a ritoccare con grave dispendio la roccia per l'escavo suppletorio, ovvero coll'essere esposto a fare in certi punti questo escavo senza esserne rimborsato. Con ciò il sig. Favre riconosce implicitamente il diritto di cui la Compagnia intende ora giustamente valersi. Questo escavo suppletorio per collocarvi la muratura non richiederebbe, d'altra parte, spese sproporzionate, se non nel caso vi si procedesse soltanto dopo che il tunnel fosse stato escavato a sezione completa. Ma, siccome la Direzione dei lavori, nella fissazione dello spessore delle murature, è guidata in primo luogo da considerazioni di solidità, così codesti escavi suppletorii, da eseguirsi posteriormente, non potrebbero mai avere che una estensione relativamente insignificante.

Se l'imprenditore crede che la Direzione dei lavori e gli Ufficii federali, incaricati della verifica, potessero mal giudicare della natura della roccia, egli procederà tutto di un tratto (per quanto si credesse più sicuro del proprio giudizio) ad un escavo suppletorio della vôlta, allo scopo di evitare il danno a cui dovrebbe sottostare più tardi, se occorresse un rivestimento. *Ma gli è precisamente perchè il sig. Favre medesimo giudica non potersi dare tutto ad un tratto un giudizio assoluto, ch'egli cerca di contestare l'interpretazione che la Direzione dei lavori dà alla Convenzione, e ch'egli vorrebbe far correre alla Compagnia i rischi che la Convenzione impone a lui stesso.*

2° Il sig. Favre dichiara essergli impossibile di eseguire l'allargamento in calotta, senza conoscere in quali dimensioni la piccola galleria dev'essere allargata, attesochè egli non vuole esporsi al caso di dover ritornare indietro per riprendere il lavoro in sotto-opera, o dover rinunziare ad ottenere il pagamento di un lavoro fatto. La Compagnia, rifiutando di dargli tali prescrizioni, cerca di far ricadere su lui la responsabilità che si è addossata mediante contratto, e ch'egli non vuole, ne può accettare.

A ciò mi permetto di rispondere quanto segue:

La questione di sapere se la fissazione dello spessore delle murature deve aver luogo tosto dopo aperta la piccola galleria, o solamente quando l'allargamento in calotta sia abbastanza inoltrato, si collega strettamente colla questione del rivestimento già trattata al n° 1. Il sig. Favre pretende che il relativo brano della Convenzione, il quale dice: « La Direzione dei lavori, dopo aver udito l'imprenditore, in quanto è possibile, *prima* che la galleria di direzione sia allargata sino a sezione completa — fisserà il profilo da applicarsi per le sezioni del tunnel, nelle quali la galleria d'avanzamento è di già aperta », il sig. Favre pretende che questo passo obblighi la Compagnia a fornire le indicazioni relative alla muratura, appena la piccola galleria sia aperta; mentre, a mio avviso, codesta disposizione della Convenzione lascia alla Direzione dei lavori una certa latitudine, che le permette, secondo le circostanze, di aspettare anzi finchè il tunnel sia escavato a sezione completa. La Direzione dei lavori non ha punto l'intenzione di fare un sì largo uso di codesta facoltà datale dalla Convenzione; ed anzi non sembra necessario, dal punto di vista tecnico, di protrarre così a lungo la fissazione del profilo-tipo da applicarsi. Essa dunque avrà luogo, in generale, prima che la cunetta dello strozzo sia aperta; di modo che non può esservi questione di costruzione d'armature, come sarebbe il caso se il tunnel fosse escavato a sezione completa. La questione si riduce dunque a sapere quale sia l'aumento di spesa portato da uno escavo a mano *di una parte dello spazio necessario al collocamento della vôlta*, in luogo di un escavo fatto con mezzi meccanici; perocchè, in ogni caso, la sezione in calotta può essere aperta colle macchine; e per il culmine della vôlta, su di una larghezza di m. 2.50, l'escavo a mano è sempre eseguito dall'imprenditore. Per conseguenza, tale questione *non potrebbe avere grande importanza finanziaria.*

Le ragioni tecniche, che hanno determinato il sistema adottato dalla Direzione dei lavori, sono le seguenti:

Nel rivestimento continuo, finora usato, trattavasi solamente di determinare lo spessore delle murature; e siccome applicavasi, in generale, il profilo più facile, cioè quello di 40 centimetri di spessore alla chiave della vôlta, e che soltanto eccezionalmente si domandava uno spessore più ragguardevole nelle roccie disgregate, così non eravi alcuna difficoltà a fornire le indicazioni, dietro semplice ispezione della roccia nella piccola galleria, benchè parecchie volte, dopo l'escavo a sezione completa, si dovessero introdurvi alcune modificazioni; soltanto queste ultime erano senza importanza, attesochè l'allargamento in calotta lasciava sempre un certo margine.

La cosa è ben diversa allorquando trattasi di sapere se il rivestimento sia o no necessario.

I due prospetti relativi alle murature, di cui parla il sig. Favre, uno dei quali contiene la fissazione dalla piccola galleria in poi, e l'altro la fissazione dopo l'allargamento in calotta più avanzato, differiscono realmente molto l'uno dall'altro, e sono una prova della impossibilità di fornire indicazioni sicure subito dopo la piccola galleria.

Potrebbe allora avvenire, come accadde dalla parte nord,

che alcune parti siansi mostrate più solide di quanto si sarebbe creduto, a giudicarne dalla roccia della piccola galleria aperta al disotto della chiave di vôlta; ed in tal caso, qualunque escavo superfluo dovrebbe essere pagato.

D'altra parte, il sig. Favre ha tenuto sì poco conto delle prescrizioni relative alla muratura, che erano state fissate dietro esame della roccia nella piccola galleria, che in occasione dell'allargamento in calotta della sezione del tunnel compresa fra i chil. 4.908 e 5.660 dalla parte nord, per la quale eransi previsti in maggior numero i punti senza muratura, egli non si astenne però dal far eseguire dappertutto l'escavo in vista di un rivestimento.

Io sono d'accordo col sig. Favre nel dire che, se le Convenzioni, in luogo di non contenere che un prezzo unico ed indivisibile per l'escavo destinato a ricevere la muratura e per la muratura stessa, avessero stipulato dei prezzi separati per ciascuna di queste due specie di lavori, o se, in altri termini, l'escavo fosse pagato a parte e la muratura pure a parte, siffatto conflitto d'interessi non potrebbe aver luogo.

Ammetto nondimeno che, quando i due contraenti conchiusero la Convenzione, abbiano maturatamente pesato l'importanza delle disposizioni in essa contenute; e non è verosimile che l'importanza di codesti punti sia allora sfuggita all'imprenditore, così versato in tali questioni.

A questa mia esposizione dal lato tecnico, sulla quale sarà facile alle Autorità competenti di dare un giudizio, devo aggiungere alcune osservazioni, che mi sono suggerite dalle asserzioni del sig. Favre, tendenti a far credere ch'egli è osteggiato e perseguitato dalla Compagnia e dai suoi ingegneri.

Io non ritornerò sulle Convenzioni addizionali, le quali tutte vennero dettate da uno spirito di conciliazione verso il sig. Favre; mi limiterò a porre in sodo, che la Direzione dei lavori non ha in mira alcun altro scopo, se non quello di adempiere il proprio dovere e gli obblighi suoi. Essa prende a guida della sua condotta le prescrizioni contenute nelle vigenti Convenzioni, e non la si potrebbe certo rimproverare d'aver mai mostrato troppo zelo nell'applicazione di queste prescrizioni, specialmente per quanto concerne la qualità delle murature.

Confesso d'essere rimasto molto sorpreso dalla insinuazione: « ch'era entrato nelle viste del più alto funzionario tecnico della Compagnia di riprendere i lavori e continuarli in regìa ». Oggidì che le grandi difficoltà sono superate, l'amor proprio non potrebbe più motivare una tale misura. Ma, ammettendo pure che la Compagnia si trovasse costretta a terminare il tunnel per conto del sig. Favre, le condizioni pel compimento, sia rispetto al tempo, sia rispetto alla spesa, non potrebbero essere più sfavorevoli che col sig. Favre medesimo. È inutile il dire che la Direzione non v'impiegherebbe dei tecnici, che devono ancora fare una pratica. L'esempio dell'eccedenza di costo delle linee ticinesi di pianura (eccedenza, le cui vere cause furono, a disegno o no, svisate più volte), non potrebbe applicarsi al gran tunnel del Gottardo. Però io credo che, tanto meno si arriverà ad un completamento del tunnel in regìa, in quanto già da due anni il sig. Favre ritrae un bellissimo beneficio sulle somme che incassa mensilmente, paragonate colle spese, e ch'egli è lontano dal fare, come pretende, dei gravi sacrificii.

Aggradite, signori, l'assicurazione della mia alta considerazione.

Göschenen, 7 aprile 1879. I. KAUFFMANN.

LA POMPA-INIETTORE CHIAZZARI (*)

A più riprese ci siamo occupati del nuovo apparecchio, detto *pompa-iniettore*, che l'ingegnere Chiazzari, Capo-Divisione del Materiale presso le Ferrovie dell'Alta Italia, ha ideato per alimentare le caldaie delle macchine a vapore con acqua resa bollente a spese del vapore, per lo innanzi sciupato.

Di tali pompe si fecero oramai parecchie applicazioni in Italia ed all'estero; e nel nostro numero del 30 aprile p. p. abbiamo anzi annunciato come la macchina costrutta a Saint-Léonard, e destinata a far servizio nel *tramway* a vapore fra Torino e la Tesoriera, fosse appunto munita della pompa Chiazzari.

A tale proposito, abbiamo ora il piacere di aggiungere che la Compagnia Belga dei *tramways* di Torino, dopo avere per quasi un anno esperimentata una macchina da Torino a Moncalieri munita della pompa in discorso, ne fu talmente soddisfatta sotto tutti i riguardi, che contrattò l'acquisto di altre tre macchine colla Casa Henschel di Cassel, alla condizione espressa che le stesse fossero provviste dell'apparecchio Chiazzari.

La pompa Chiazzari, destinata a produrre, oltre ad altri vantaggi indiretti, quello principalissimo di un notevole risparmio di combustibile, presenta tale interesse presso il nostro paese, che il *Monitore* non può non seguirne con amore le pratiche sue applicazioni in Italia ed all'estero. E noi siamo certi di far cosa gradita ai nostri lettori, riferendo un riassunto delle prove di tale apparecchio fatte dalla Società delle strade ferrate del Nord di Francia: riassunto inviatoci dall'egregio nostro corrispondente di Parigi.

Il primo rapporto ufficiale, fatto dall'ing. sig. Pakyne, sotto-ispettore del Materiale presso la detta Società ferroviaria, venne già pubblicato nel *Bulletin mensuel de la Société des anciens élèves des écoles d'Arts et Metièrs* (febbraio 1879), e si riassume come segue:

Rapporto ufficiale della Compagnia del Nord sulle esperienze comparative fatte colla pompa-iniettore del sig. Orazio Chiazzari.

1. *Pompa stabilita sulla locomotiva ad 8 ruote accoppiate.* — Delle esperienze comparative furono fatte in queste condizioni. Si fecero otto viaggi da Creil a Ermont col treno 430, composto generalmente di 45 vagoni di carbone: quattro viaggi alimentando la caldaia colla sola pompa Chiazzari, e quattro altri col solo iniettore. Il consumo d'acqua era contato; misurando l'acqua del *tender* prima e dopo ogni presa d'acqua, e nella caldaia alla partenza ed all'arrivo. Allorquando l'alimentazione si è fatta coll'iniettore, si dedusse dal consumo totale l'acqua che andava perduta per la presa del Giffard (12 litri circa per ogni presa).

Le temperature furono rilevate col mezzo di due termometri, l'uno posto sul tubo di aspirazione prima dall'afflusso dell'acqua nella pompa, e dopo aver però subìto il riscaldamento pel condensatore posteriore; l'altro sul tubo d'efflusso. Questi termometri erano immersi in capsule riempite di mercurio, che comunicava loro la propria temperatura nel riscaldarsi al contatto dell'acqua.

I risultati ottenuti furono inscritti in una serie di tabelle compilate alla fine d'ogni viaggio, e dalle quali si deduce che l'impiego della pompa ha economizzato 942 litri, ossia 1/7. Questa cifra avvicinandosi molto a quella trovata colla pompa, alimentando la macchina fissa di 60 cavalli, noi abbiamo motivo di credere che, per le stesse ragioni, corrisponda a quella dell'economia realizzabile coi riscaldamenti osservati.

La media di queste temperature fu di 86°. Essa si mantiene abbastanza bene, quando si riscaldi l'acqua anteriormente all'afflusso nella pompa. In due viaggi abbiamo, durante una parte del percorso, riscaldato solamente colla condensazione nella pompa: in questo caso la temperatura finale s'è abbassata d'una diecina di gradi.

La difficoltà, anzi la quasi impossibilità di misurare

(*) Per abbondanza di materia abbiamo dovuto ritardare la pubblicazione di questo articolo, che tenevamo pronto e composto da parecchi giorni. (LA RED.).

esattamente la quantità di combustibile abbruciato durante il percorso ed il computo della quantità restante sopra la grata al principio ed alla fine d'ogni viaggio, non ci ha permesso di constatare il consumo di combustibile durante le prove.

2. *Pompa stabilita sulla macchina fissa.* Le esperienze fatte ebbero lo scopo d'assicurarsi che l'alimentazione si faccia regolarmente in servizio, e di determinare con esattezza le economie nel consumo d'acqua, e soprattutto di combustibile, che non abbiamo potuto stabilire sulla locomotiva.

Il paragone venne fatto tra questa pompa ed un iniettore Giffard, che serve ordinariamente all'alimentazione delle caldaie. Questi due mezzi furono impiegati successivamente durante un periodo di tempo abbastanza lungo, avendo cura di far uso dei due apparati nelle identiche condizioni.

Il carbone impiegato fu sempre della stessa qualità (*Liévin*); il lavoro delle macchine restò press'a poco lo stesso durante il periodo delle esperienze; l'immissione del vapore nei cilindri fu mantenuta costante, ed il numero quotidiano dei giri della macchina non variò sensibilmente.

La temperatura dell'acqua era egualmente presa col mezzo d'un termometro posto nel tubo di compressione della pompa, immerso in una capsula di mercurio.

In questa serie d'esperienze, la pompa ha ben funzionato, e la temperatura dell'acqua s'è mantenuta costantemente a 86°; ciò che dimostra che l'alimentazione era sufficiente e si faceva bene.

La pompa Chiazzari, come si trova applicata attualmente, alimenta la caldaia con dell'acqua a 86°: essa eleva dunque la temperatura dell'acqua d'alimentazione di circa 74°; e fornisce un'economia giornaliera di 320 chilog. di combustibile, ossia 1/7 del consumo precedente, e di 2 m. c. 680 d'acqua, ossia 1/6 circa.

Queste cifre, già rimarchevoli, sono un poco inferiori a quelle indicate dal sig. Chiazzari; tuttavia noi non crediamo si possa raggiungere un coefficente più elevato, poichè queste cifre corrispondono abbastanza bene fra loro.

L'economia di 320 Kg. di carbone fornisce (a 4,300 calorie per Kg.) 1,375,000 calorie, che sarebbero state impiegate per elevare di 74° la temperatura dei 15,000 litri di acqua necessarii all'alimentazione; ciò che esige 1,110,000 calorie.

Si può facilmente assicurarsi che la condensazione del vapore, tolto allo scappamento, fornisce abbastanza calore per sostituire il peso di carbone economizzato; poichè, anche ammettendo una proporzione di 15 per 100 d'acqua trascinata nello scappamento, si ritrova ancora un peso di 2,200 Kg. di vapore, che danno (a 630 calorie per kg.) 1,398,600 calorie.

Se si vuol paragonare il peso d'acqua evaporizzata per ogni chilog. di combustibile, impiegando la pompa o l'iniettore, si dovrà prendere per base, nei due casi, la cifrr del consumo d'acqua rilevato coll'iniettore. Conservando integralmente questa cifra, si avrebbe $\frac{15118}{2150} = 6{,}9$ kg. per l'iniettore, e $\frac{15118}{1830} =$ kg. 8.2 per la pompa. Ma questa cifra sembra troppo elevata per due apparecchi, poichè il vapore trascina sempre con sè nei cilindri una forte proporzione d'acqua, che non fu evaporizzata dal carbone abbruciato. Valutando la proporzione a 7 0/0, a seconda delle cifre generalmente ammesse, si otterrebbe 14,000 kg. per il peso di vapore realmente formato.

Il risultato che si otterrebbe, valutando il peso di vapore supposto secco per ogni cilindrata, e tenendo conto del numero delle cilindrate, si arriverebbe solamente a 12,900 kg. (la pressione del vapore nei cilindri essendo di circa kg. 4.5): risultato che sarebbe troppo debole, poichè in ogni immissione di vapore nel cilindro v'ha sempre in questo una forte proporzione di vapore condensato dalle pareti.

Partendo dunque dalla cifra di 14,000 kg., si ottiene $\frac{14{,}000}{2{,}150} =$ kg. 6.5, quale peso di vapore fornito per ogni chilog. di carbone, nel caso dell'iniettore; e $\frac{14{,}000}{1{,}830} =$ kg. 7.6, nel caso della pompa.

Noi crediamo che effettivamente sia questo l'effetto utile della pompa Chiazzari in servizio regolare, allorquando non si trascuri di visitarla di tempo in tempo.

Nell'altro rapporto ufficiale poi, fatto dallo stesso ing. Pakyne in concorso del sotto-ispettore sig. Baclé, e pubblicato nella *Revue générale des chemins de fer*, si dà una dimostrazione teorica dei vantaggi ottenuti colla pompa Chiazzari, e si conclude:

« Questi coefficienti si avvicinano di molto a quelli già « trovati sperimentalmente. Quantunque questi siano al- « quanto inferiori a quelli trovati dal sig. Chiazzari sulla « locomotiva dell'Alta Italia, sono tuttavia abbastanza « importanti per *assicurare una generale applicazione* di « questo ingegnoso apparato, studiato da uno dei più di- « stinti ingegneri ».

In seguito a tali risultati, la Compagnia del Nord decise di estendere la pompa Chiazzari ad altre locomotive.

Portando tali notizie a conoscenza del pubblico, noi non possiamo a meno di far voti che le nostre Amministrazioni ferroviarie, e quella dell'Alta Italia principalmente, che ha da più di tre anni e mezzo di servizio una di tali pompe, non abbiano a ritardare maggiormente l'applicazione su vasta scala di questo apparecchio, che è destinato indubbiamente ad un brillante avvenire.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

La Commissione dei delegati per parte del Ministero dei lavori pubblici e dell' Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, incaricata di studiare e concretare l'occorrente per l'impianto della Stazione di confine sul territorio italiano a Pontebba, non che il modo in cui dovrà essere disimpegnato il servizio di transito del materiale ruotabile, dei viaggiatori e delle merci, ha deliberato la costruzione provvisoria della detta Stazione, con binarii sufficienti e baracche di legno per tutti i servizii ferroviarii, e così pure di Dogana e Polizia; e che l'ultimazione dei relativi lavori abbia luogo pel 1° agosto p. v.

Si calcola che la spesa potrà ascendere a circa 700,000 lire; ritenuto però che la massima parte di quei lavori dovrà pure servire per la Stazione definitiva.

Per concretare poi gli accordi circa il servizio internazionale col Governo austriaco, nel quale sono impegnate le due Società ferroviarie Rudolfiana e Südbahn, la suddetta Commissione terrà apposito convegno a Vienna, probabilmente il giorno 23 del corrente mese.

E siccome l'apertura della detta linea Pontebbana porterà indubbiamente un aumento di lavoro nella Stazione di Udine, così verrà provveduto in via d'urgenza agli ampliamenti ed altre opere ritenute indispensabili, ed alle quali si darà pure mano immediatamente.

Domenica sera sono partiti da Torino per Berna l'on. deputato comm. Allievi ed il comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, incaricati di rappresentare il Governo italiano alle

conferenze che si tengono in questi giorni presso il Governo elvetico, allo scopo di stabilire gli accordi necessarii per la costituzione del Consorzio relativo alla ferrovia del Monte Ceneri, nel senso della legge e dell'ordine del giorno già approvati dal Senato nella seduta del 22 maggio p. p. per l'aumento di concorso dell'Italia nella spesa per la costruzione della ferrovia del Gottardo.

Secondo le deliberazioni del Senato, i delegati del nostro Governo dovranno adoperarsi ad ottenere che la linea Giubiasco-Lugano (Monte Ceneri) sia costrutta e posta in esercizio contemporaneamente all'altra Immensee-Pino; e che la Società concessionaria rinunci all'eventuale diritto di una sopratassa sulla tariffa dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a piccola velocità, per quelle parti della detta linea la cui pendenza raggiunga od oltrepassi il 15 00|00.

Il 5 corr., come abbiamo annunciato, ebbe luogo a Genova la conferenza tra il comm. Parodi, Ispettore dei porti e spiaggie, il Sindaco di quella città, i rappresentanti della Camera di commercio, e i delegati dell'Amministrazione ferroviaria, sig. cav. Mantegazza, Ingegnere-capo della Manutenzione e dei lavori, il comm. Bachelet, Capo-Traffico, ed il cav. Bozzi, Ingegnere-capo Divisione.

In tale conferenza fu discusso e approvato il progetto definitivo per la Stazione marittima, il quale, col relativo tipo e processo verbale di discussione, sarà trasmesso al Ministero per la opportuna approvazione. Questo progetto comprende un grande sviluppo di binarii su tutte le calate da San Benigno a Piazza Caricamento; la costruzione di parecchie tettoie e magazzini, tanto sulle calate, quanto nella Darsena; e l'impianto di una Stazione locale, amplissima e tale da soddisfare a tutti i bisogni del servizio.

Stante poi l'aumento ognor crescente del traffico in quel porto, e le risorgenti difficoltà cagionate dalla ristrettezza dello spazio in quella località, la stessa Commissione, nel rimettere al Ministero il progetto definitivo, ha deliberato di proporre la esecuzione immediata di alcuni dei suddetti lavori, ritenuti assolutamente necessarii per ottenere un maggior ampliamento in relazione agli attuali bisogni.

Noi vogliamo sperare che il Ministero non tarderà a dare la sua approvazione, essendo omai riconosciuto di quanta utilità ed urgenza sia il provvedere agl'incessanti reclami del Commercio e della Ferrovia.

In seguito all'ottimo successo ottenuto dal treno di piacere ch'ebbe luogo il mese scorso tra Parigi e Venezia, sappiamo che il 28 corr. ne avrà luogo un secondo, con maggiore soddisfazione però dei viaggiatori, sia perchè crediamo verrà aggiunta anche la prima classe, sia per le attraenti escursioni che nel detto viaggio saranno comprese.

Il treno farà una sosta di due giorni a Torino, e quindi proseguirà direttamente per Venezia.

Nel ritorno si fermerà a Milano, e di là, a metà per volta, i viaggiatori saranno trasportati ai laghi di Como e Maggiore. Rientrati quindi a Milano, faranno ritorno direttamente a Parigi.

La linea Bra-Savona, essendo stati riparati i guasti delle pioggie, col giorno 8 corr. venne per intero ristabilita.

Quanto alla Castagnole-Asti, vennero già appaltati i lavori di rinforzo a sostegno della impalcatura in ferro del ponte sul Tanaro, in sostituzione della pila asportata. Tale lavoro dovrà essere ultimato in 20 giorni, e così il servizio potrà essere ristabilito da Asti sino ad Isola d'Asti. Pel tratto poi da quest'ultima Stazione a Castagnole, siccome i lavori a farsi sono di molta entità e sopra un'estesa di sette chilometri, così il ristabilimento di detto tratto non potrà aver luogo prima di due mesi.

Tra la cessata Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ed il Ministro della guerra erano stati presi degli accordi per evitare il pregiudizio che sarebbe derivato al regolare andamento del servizio ferroviario, qualora fossero stati distolti dalle loro occupazioni per un tempo non breve, e nelle epoche in cui è più vivo il traffico, gl'impiegati chiamati a prestar servizio nella milizia provinciale.

Sappiamo ora che il Ministero, confermando, sopra richiesta della nuova Amministrazione delle dette Ferrovie, gli accordi prima esistenti, ha disposto che gli ufficiali della suddetta milizia appartenenti alle Ferrovie medesime, siano chiamati — salvo avviso in contrario — verso la fine di luglio, per prestare il servizio di soli 45 giorni.

In seguito al collocamento a riposo, dietro sua domanda, del Cassiere centrale delle Ferrovie dell'Alta Italia, sig. Angelo Archinti, venne con Decreto Reale nominato in sua vece l'ispettore principale della Ragioneria centrale sig. Carlo Oggioni, il quale assumerà quanto prima le nuove sue funzioni.

Ci consta che all'egregio ing. cav. Ratti, Ispettore centrale delle Ferrovie dell'Alta Italia, è stata conferita la commenda dell'Ordine della Corona d'Italia. Siamo lieti di annunziare tale onorificenza, che dimostra come dal Governo sieno riconosciuti ed apprezzati i servizii resi e che rende alla detta Amministrazione ferroviaria quel distinto funzionario.

Abbiamo da Roma il seguente riassunto delle principali deliberazioni prese in questi giorni dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La 1.a Sezione approvò i progetti:

a) Costruzione del 2.o tronco della provinciale N. 44 da sotto Chieti per Petraro, in provincia di Chieti, compresa tra Casalincontrada e colle Petruzzi;

b) Idem del tronco della strada provinciale di 2.a serie detta *delle Radici*, in provincia di Modena, compreso tra Montestefano ed il torrente Dolo;

c) Variante al tronco della nazionale di Val d'Agri da Malabocca alla Fontana di Craco, in provincia di Potenza;

d) Andamento generale della strada provinciale di seconda serie da Trivento a Campobasso nella provincia omonima;

e) Restauro della galleria della Quercia fra le Stazioni di Bucine e Laterina nella linea Roma-Firenze;

f) Sistemazione del rilevato e della trincea detta d Favarotta nel tronco Favarotta-Licata.

La Sezione 2.a approvò: il progetto per la sistemazione del tronco d'argine del Po alla sinistra dalla Mortizza al Mezzano Passano, in provincia di Milano;

Opere di riparazione ad una frana lungo l'Adda per difesa dell'abitato di Crotta d'Adda, in provincia di Cremona;

Sistemazione degli argini destro e sinistro di Reno, fra gli idrometri di Buonconvento e Canaluzzo, in provincia di Bologna.

Finalmente il Consiglio generale approvò, in linea tecnica, il progetto per una ferrovia da Arezzo a Stia, e fu dichiarata degna di accoglimento, sotto l'osservanza di determinate condizioni, la domanda Berrier De La Leu per esercitare con locomotive il *tramway* lungo la provinciale Cuneo-Caraglio-Dronero.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Viterbo. — Nella sera di giovedì scorso, sotto la presidenza del cav Ramelli, il Comizio Agrario di Roma tenne seduta per udire la relazione del socio avv. Tommaso Tittoni sulla ferrovia Roma-Viterbo, per la quale il Consiglio direttivo del Comizio stesso avanzò già petizione al Parlamento. Il relatore fece la storia degli studii per una ferrovia da Roma a Viterbo per Bracciano e Ronciglione; e dopo un breve esame sulla parte tecnica della linea, passò a dimostrarne l'importanza dal lato agricolo ed industriale, enumerando i vantaggi che essa arrecherebbe a Roma e l'influenza che avrebbe sul miglioramento di quella parte notevole dell'Agro Romano, che dovrebbe attraversare.

Concluse proponendo all'assemblea di appoggiare la richiesta della ferrovia Roma-Viterbo.

In appoggio a tale proposta parlarono i soci Don Ferdinando Del Drago ed avvocato Natali; e la proposta fu approvata ad unanimità.

Tramway Roma-Tivoli. — La *Riforma* dice:

Quasi ogni giorno si fanno nuovi esperimenti sulla via Tiburtina con la macchina che deve condurre il *tramway*. Si sono corrette varie curve, che coll'esperienza si son riconosciute difficili per il regolare andamento delle locomobili.

Dovranno farsi anche dei nuovi lavori, specialmente alla salita presso Tivoli; e perciò l'inaugurazione del *tramway*, si è dovuta nuovamente differire, e non avrà luogo se non verso la fine del corrente mese, se pure a ciò non si frapporrà qualche altro ostacolo.

— Leggiamo poi nella stessa *Riforma* di ieri:

La locomotiva, che deve condurre i *tramways* da Roma a Tivoli, lunedì scorso ha per la prima volta compiuto interamente la sua corsa di prova. Superò assai bene le difficoltà della salita, e giunse a Tivoli in mezzo alle più entusiastiche acclamazioni dei Tiburtini.

Conferenze ferroviarie. — L'*Opinione* dice che riuscì assai interessante la conferenza di due ore, che tenne sabato sera l'ing. Agudio al Collegio Romano. Vi assistettero molti dei più distinti ingegneri ed ispettori del Genio civile, nonchè parecchi membri del Parlamento.

Egli espose chiaramente le particolarità del suo sistema di ferrovie, e ne fece risaltare l'opportunità delle applicazioni nel nostro paese, ove sembra promettere delle economie notevoli nella costruzione e nell'esercizio delle nuove linee ferroviarie.

Gli fu chiesta un'altra conferenza sull'argomento, che accettò per domenica prossima alle 3 pom., nello stesso locale del Collegio Romano. In questa tratterà specialmente della convenienza di abbandonare il metodo fin qui seguito nelle costruzioni e nell'esercizio delle ferrovie di montagna. Egli esporrà il caso di una pronta applicazione del suo sistema, che avrebbe in animo di fare sul primo tronco Roma-Tivoli della linea Roma-Aquila-Sulmona.

— Il *Diritto* di ieri scrive:

Ieri sera, nella Scuola preparatoria degli Agenti ferroviarii, ebbe luogo l'annunciata conferenza dell'onorevole Fambri, che riuscì, com'era facile il prevederlo, interessantissima.

Il tema scelto dell'egregio oratore fu « Le ferrovie e la guerra », ch'egli svolse con quella competenza che tutti riconoscono nell'on. Fambri.

Parlò a lungo dell'importanza che presso le altre nazioni si attribuisce alle ferrovie considerate dal punto di vista militare, specialmente quando trattasi di nuove costruzioni.

Ciò non avviene in Italia, ove si mette insieme un grandioso progetto di linee ferroviarie, senza interrogare le persone a cui è affidata la tutela dei nostri interessi militari.

Finalmente, dopo aver passate in rassegna le nostre istituzioni ferroviarie militari, dimostrò tutta la convenienza di costituire un'*arma* dei ferroviarii, che attualmente fanno parte dei nostri battaglioni del Genio.

La conferenza, come abbiamo detto, riuscì interessantissima, e fu salutata da lunghi applausi del numeroso pubblico, nel quale abbondava l'elemento militare. Notavasi anche il generale Bariola, comandante la nostra divisione militare.

Ferrovia Faenza-Firenze. — La Camera di commercio di Firenze, nella seduta del 5 corrente, ha preso all'unanimità la seguente deliberazione:

« La Camera, preoccupandosi del grave danno che il Commercio della nostra città verrebbe a risentire, qualora la linea Faenza-Pontassieve, per la quale si è già pronunziata la Camera dei deputati, fosse definitivamente preferita all'altra linea Faenza-Firenze, deliberò d'inviare al Senato del Regno una petizione, allo scopo che sia preferita quest'ultima linea; e di fare, mediante apposita Commissione, premure speciali presso gli onorevoli senatori residenti in Firenze, affinchè vogliano, colla loro presenza e col loro voto in Senato, sostenere, allorchè avrà luogo la discussione di tale argomento, i legittimi interessi di Firenze ».

Tramways di Firenze — La *Nazione* dice che ben presto si aprirà il nuovo tronco di via ferrata a cavalli fra Peretola e Brozzi.

Lo stradale è già stato percorso coi *tramways* dal concessionario sig. Otolet, col Commissario governativo e gli ingegneri provinciali, che approvarono il lavoro.

Ferrovie Venete. — Il Consiglio comunale di Venezia, nella seduta straordinaria del 9 corr., trattò la questione ferroviaria, in seguito alle ultime deliberazioni della Camera dei deputati. La Giunta municipale, con elaborata relazione, espose al Consiglio lo stato delle cose; indi concluse proponendo la seguente *parte*:

» Il Consiglio comunale, udite le informazioni date dalla Giunta, e tenute ferme le proprie deliberazioni 11 e 13 gennaio 1875,

» *Delibera*

« 1. D'insistere presso il Parlamento perchè il tracciato ferroviario Portogruaro-Casarsa, lasciato sospeso nella discussione della Camera del 7 corr. venga definitivamente ammesso in continuazione della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro, per la quale la Provincia e il Comune di Venezia votarono gravosissimi concorsi di spesa, allo scopo della più diretta congiunzione al valico della Pontebba per Casarsa-Gemona; e perchè l'intera linea Mestre-S. Donà-Portogruaro-Casarsa-Gemona venga passata alla 3ª categoria come il primo tronco Mestre-Portogruaro.

» 2.° D'insistere parimenti che, a non pregiudicare la futura e diretta congiunzione del porto di Venezia col valico del Brennero, sieno per lo meno mantenute nella stessa categoria, le linee Mestre-Castelfranco-Bassano e Mestre-Camposampiero.

« Incarica la Giunta di far tosto pervenire tale deliberazione all'onor. Commissione parlamentare, che deve

esporre il suo voto sul tracciato da Portogruaro a Gemona, ed a S. E. il presidente del Consiglio dei ministri ».

Posta ai voti la proposta della Giunta, venne approvata ad unanimità; dopo di che, il *ff. di Sindaco* avvertì il Consiglio che la deliberazione sarà trasmessa alla Capitale telegraficamente, seduta stante.

Ferrovia Mantova-Modena. — Il Tribunale di Modena ha condannato il Comune di Carpi a pagare lire 12,500 alla Provincia di Modena per l'ultima rata della somma relativa alla costruzione della ferrovia Modena-Mantova.

Il Comune di Carpi rifiutavasi, dicendo che non erano stati mantenuti dalla Provincia di Modena tutti gli assunti impegni.

Tramway di Genova — Domenica scorsa ebbe luogo l'annunciata inaugurazione della linea di *tramway* fino a Pegli.

Una folla enorme prese d'assalto, durante tutta la giornata, i carrozzoni; ciò malgrado, non si ebbero a deplorare inconvenienti, nè lungo la strada, nè a Pegli, dove i festeggiamenti preparati si compierono nel massimo ordine e con grande allegria degli intervenuti.

Ferrovia di Vallelunga. — In seguito ai simultanei incanti tenutisi il 24 maggio p. p. presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Caltanissetta, l'appalto per la costruzione del 4° tronco della ferrovia di Vallelunga (esclusi gli esproprii, la provvista del ferro per l'armamento della via e delle Stazioni, il materiale fisso ed i meccanismi per le Stazioni stesse), venne deliberato per la presunta somma di L. 2,600,326.30, dietro l'ottenuto ribasso di L. 26.19 per cento su quella di stima.

Il termine utile per rassegnare offerte in diminuzione della detta somma di deliberamento, le quali non potranno essere inferiori al ventesimo, e dovranno essere accompagnate dal deposito e dai certificati prescritti dal primitivo avviso d'asta, scade col mezzogiorno del 16 corr. Le offerte saranno ricevute indistintamente nei suddetti Ufficii; ma, ove più d'una ne fosse presentata, sarà preferita la migliore, e se uguali, quella rassegnata prima.

Vagoni refrigeranti. — La *Gazz. Uff.* del 5 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 29 maggio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per l'esperimento dei vagoni detti *refrigeranti*, che abbiamo già riferita integralmente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo i giornali urani, i lavori ferroviarii presso Wasen sono spinti attivamente. Si costruiscono baracche, si gettano dei ponti di servizio sulla Reuss e sulla Mayen-Reuss, e le strade formicolano di carri, che trasportano materiale di costruzione d'ogni specie. I prezzi dei terreni e dei commestibili sono enormemente aumentati.

Intanto il clima in quelle regioni va raddolcendosi. Secondo notizie dalla Stazione metereologica sul S. Gottardo, la neve si scioglie rapidamente, migliaia di farfalle incominciano a svolazzare, e la vegetazione si ridesta sollecitamente.

— Come già è noto, gli azionisti della Società della Ferrovia del Gottardo sono convocati in assemblea generale ordinaria per sabato 28 giugno in Lucerna. In seguito ai reclami dell'Italia, è all'ordine del giorno una variazione di Statuti, nel senso di un aumento del numero dei membri del Consiglio d'amministrazione.

La *Urner Zeitung* poi si dice in posizione di poter dare le seguenti notizie circa al resoconto dell'amministrazione della Società durante l'anno 1878:

L'entrata raggiunse i	Fr. 29,212,704.43
L'uscita	« 13,696,417.71
Saldo a conto nuovo	Fr. 15,516,286.72

Inoltre il citato giornale riferisce dal resoconto due risultati soddisfacenti ottenutisi lo scorso anno. Il primo riguarda l'esercizio delle linee ferroviarie ticinesi, che diede

Fr. 555,253.44 d'entrata e
» 507,515.66 d'uscita, ossia

Fr. 47,737.78 d'attività; mentre nell'anno 1877 si si ebbe un *deficit* nell'esercizio di fr. 230.93, e nel 1876 il *deficit* era di fr. 33,357.92.

Il secondo buon risultato si ebbe nella vendita delle carte-valori americane, in seguito ai bisogni della Società, che produsse un guadagno di fr. 239,379.55.

— L'avanzamento dei lavori di traforo della grande Galleria fu nella scorsa settimana: dalla parte di Göschenen m. 26.50, da quella di Airolo metri 35; in totale m. 61.50, cioè in media giornaliera m. 8.80.

Restano da forare, per compiere la galleria di direzione, m. 1620.30.

Ferrovie francesi — La Compagnia concessionaria della ferrovia diretta da Besançon al confine svizzero per Morteau si trovava, circa un anno fa, nell'assoluta impossibilità di continuare i suoi lavori. Essa chiese quindi al Governo il riscatto della sua concessione, però a condizioni che lo Stato non poteva accettare, non dovendo esso sopportare le conseguenze di difficoltà finanziarie da lui indipendenti. Il Governo pensò che il solo modo equo di riscattare quella concessione era di tener conto alla Compagnia delle spese veramente utili da essa fatte per la costruzione della linea.

In questo senso furono intavolate trattative, in seguito alle quali fu stabilito il riscatto al prezzo di 2 milioni, indipendentemente dalle sovvenzioni già pagate dallo Stato nella somma di fr. 1,158.125, che rimane a beneficio della Compagnia.

Il Governo non assume però alcuno dei contratti fatti dalla Compagnia: la linea è retrocessa libera da qualsiasi onere. La somma del riscatto sarà pagata in fr. 1,633,000 un mese dopo la presa di possesso dei lavori, che seguirà immediatamente dopo l'approvazione legislativa; fr. 67,000 alla consegna degli studii, progetti, piani, ecc.; fr. 200,000 dopo regolare giustificazione del pagamento di tutti i terreni acquistati; e fr. 100,000 dopo la consegna degli approvvigionamenti esistenti nei cantieri.

Tali sono le disposizioni principali del progetto di legge presentato alla Camera dal Ministro dei lavori pubblici; il quale propone inoltre di determinare fin d'ora il modo di esecuzione dei lavori per compiere la suddetta linea e sua diramazione. La spesa totale era calcolata in 22 milioni; deducendo le spese utilmente fatte dalla Compagnia, restano ancora da spendere 19 milioni, sui quali saranno da dedurre le sovvenzioni del Dipartimento e degl'interessati. Ora il Governo domanda l'autorizzazione a continuare i lavori della detta linea in base alla legge del 1842.

— Colla legge del 31 dicembre 1875 si concedevano alla Compagnia delle ferrovie dell'Ovest le due linee: dal ponte dell'Alma ai Molineaux e dai Molineaux a Courbevoie; per la cui costruzione si prevedeva una spesa di 10 milioni, di cui 3 per la prima linea, e 7 per la seconda. Nessuna sovvenzione era accordata alla Compagnia, ma la spesa di costruzione si comprendeva nel capitale garantito dallo Stato.

Studii complementarii fatti in appresso fecero ammontare la spesa a 25,500,000 fr. Le esigenze del servizio del Genio, nonchè quelle stradali e della navigazione non permisero di mantenere la spesa nei limiti dapprima assegnati. Nondimeno non parve possibile addossare alla Compagnia dell'Ovest l'eccedente di spesa in 15,500,000 fr; il Governo entrò in trattative con essa, e conchiuse una Convenzione, ora sottoposta all'esame del Parlamento, che determina tutte le modificazioni apportate alla detta concessione.

Per l'eccedente della suddetta spesa in 15,500,009 fr., il capitale garantito dallo Stato per le linee della nuova rete della Compagnia dell'Ovest, secondo la Convenzione del 31 dicembre 1875, sarà portato da 794 ad 809 1/2 milioni.

I terreni appartenenti allo Stato, e che fossero necessarii

alla costruzione della nuova linea e delle sue dipendenze, saranno ceduti gratuitamente alla Compagnia, mediante un canone fisso annuo di 1 fr.

Il relativo progetto di legge venne in questi giorni, sopra domanda del sig. Sadi-Carnot, rinviato alla Commissione per la dichiarazione di utilità pubblica delle varie ferrovie.

Ferrovie austriache. — La diramazione della ferrovia di Orsova, che mette in comunicazione le ferrovie della Romania colla rete della Compagnia austriaca, è stata aperta al servizio internazionale; e la sezione di Szegedino, interrotta da due mesi in seguito alle inondazioni che hanno desolato quel paese, venne già ristabilita.

Nel corso di quest'anno si terrà un'assemblea generale degli azionisti, nella quale specialmente si studieranno i mezzi di dare al Governo ungherese le soddisfazioni reclamate dopo la costituzione della doppia Monarchia, desiderando la Compagnia di stabilire i migliori rapporti coi rappresentanti del paese, sulla maggior parte del quale si estende la sua rete.

Ferrovie tedesche — Nella seduta del 31 maggio, il Consiglio federale (Bundesrath) completò la discussione in seconda lettura del progetto per il riscatto e l'unione di tutte le ferrovie dell'Impero e la modificazione delle tariffe.

Ferrovie danesi — Telegrafano da Copenaghen, 30 maggio, alla *Kölnische Zeitung*, che il Rigsdag ha preso le sue vacanze, ma che si riconvocava il 9 giugno per trattare la questione delle ferrovie nella Fionia e nel Jutland.

Disastro in Inghilterra — I giornali di Londra, del 2 corr., annunziano che un terribile accidente è avvenuto la mattina stessa a Tipton, sulla linea Birmingham-Crewe. Il treno diretto urtò contro un treno-merci. Vi furono 30 fra morti e feriti.

La ferrovia delle Ande. — Un lavoro d'arte, senza dubbio dei più audaci che si siano finora intrapresi, la ferrovia delle Ande (*ferro-carril trasandido*), che rimarrà probabilmente per lungo tempo unico al mondo, è quasi compiuto. La linea è già aperta all'esercizio per una gran parte della sua lunghezza, e fra qualche mese raggiungerà il tunnel del monte Meiggs, dal quale è ancora distante circa 30 chilom. Essa si eleverà allora, senza variazione di pendenze, fino a 4751 m. sopra il livello dell'Oceano, vale a dire ad un'altezza inferiore di 50 metri soltanto a quella del Monte Bianco, la più alta delle montagne europee.

La strada ferrata si distacca a Callao (Perù) sulla riva dell'Oceano Pacifico che tocca a Lima; s'innalza a traverso le Ande fino alla grande pianura centrale, ad un'altezza da 3 a 4000 m. fra le due catene delle Cordigliere. Questa deserta pianura era rimasta finora quasi inaccessibile.

L'iniziativa della ferrovia delle Ande appartiene al celebre ingegnere americano Meiggs, morto nel 1877, il cui nome fu dato ad una delle sommità più elevate delle Ande, ed al quale si deve la ferrovia da Valparaiso a Santiago nel Chilì.

La linea delle Ande è stata intrapresa in condizioni di una difficoltà veramente eccezionale. Non si contano meno di 61 tunnel già costrutti. Il legname da costruzione si fece venire dalla California e dall'Oregon; il ferro ed il carbone dall'Inghilterra. I ponti metallici sono stati fabbricati a pezzi in Europa, e quindi montati sul luogo da operaj inglesi e francesi.

La linea si eleva gradatamente, a partire da Callao fino alle pendici delle Ande; essa raggiunge, come abbiamo detto, il suo punto culminante a 4751 metri, ad una distanza di 170 chilometri da Callao. Fra i ponti più rimarchevoli, si cita quello di Verrugos, che è sostenuto da due pile metalliche di 77 m. di altezza; la piattaforma è a traliccio, potendosi vedere fra le traverse il fondo dell'abisso.

Al di là di Matucana, la cui altezza giunge a 2,374 m., il passaggio è stupendo; i tunnel si toccano quasi l'un l'altro, la strada s'interna persino in grotte oscure tra vallate talmente strette da intercettare la luce del giorno. Dopo S. Matteo, essa tocca un punto detto dagli abitanti *el puente de l'infiernillo* (il ponte del piccolo inferno) per esprimere quanto il sito sia veramente selvaggio.

La ferrovia delle Ande è attualmente ultimata sino a Chicla, donde discenderà ad Oroya.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — *L'Opinione* dice che durano ancora le trattative fra la Casa Torlonia e il Municipio per la definitiva espropriazione del casamento, che dalla via delle Convertite fa angolo sul Corso. Ci dicono che fra non molto le vertenze verranno appianate e si metterà mano alla demolizione per il progettato allargamento.

Tanto meglio.

— La *Riforma* scrive:

È stato ultimato ed aperto al pubblico il nuovo tratto della via Tiburtina, dalla porta S. Lorenzo al Campo Varano; però ancora non si pensa a sistemare da quella parte l'ingresso della città, coll'aprire una porta nuova, che meglio risponda alle esigenze dell'aumentata viabilità. È noto come l'attuale porta S. Lorenzo sia la sola che rimanga nella sua integrità di tutte quelle edificate da Onorio; però, essendo molto più alto il livello della strada moderna di quello dell'antica, la porta si compone del solo arco, mentre tutto il resto è sotto il suolo stradale. Torna perciò quasi impossibile il passaggio delle alte vetture, di carri, nè potrebbero certo passarvi la macchina e le carrozze dei *tramways*.

Che più s'aspetta dunque per aprire una nuova porta, che meglio risponda alle esigenze moderne? La stada è fatta, i fondi nel bilancio preventivo del Comune sono stati stanziati; non manca che un po' di buona volontà nell'Ufficio tecnico municipale, che deve porre mano ai lavori, i quali però speriamo saranno condotti con maggiore sollecitudine di quelli della Porta del Popolo.

Monumento a Vittorio Emanuele in Roma. — Giovedì sera, al palazzo Braschi si è riunita la Commissione pel monumento da erigersi in Roma alla memoria del compianto Re Vittorio Emanuele II.

Presiedeva l'on. Presidente del Consiglio, vi assisteva l'on. Ministro della pubblica istruzione, ed erano presenti quasi tutti i componenti la Commissione.

Il *Popolo Romano* crede che siasi discusso ed approvato il relativo progetto di legge, che sarà quanto prima presentato al Parlamento.

Museo industriale in Roma. — Nella seduta del 31 maggio p. p., al Consiglio comunale in Roma venne in discussione la proposta intesa ad associare il Comune nell'iniziativa presa dal Ministro di agricoltura e commercio, per la trasformazione dell'attuale Museo detto del *Medioevo e del Risorgimento* in un grande *Museo d'arte industriale*; alla cui spesa il Governo contribuirebbe con un assegno annuo di 120 mila lire, ed il Municipio con un assegno annuo di lire 30 mila.

Tale concorso venne dal Consiglio approvato con un ordine del giorno, col quale « il Comune mette a disposizione del Governo l'attuale Museo Medioevale e del Risorgimento, ed insieme col contributo annuo di L. 30 mila in luogo delle 10 mila che sin qui il Comune ha sempre stanziato pel Museo), e con la prestazione gratuita di una parte dell'ex-convento di S. Giuseppe a Capo le Case; purchè restino a carico del Governo tutte le spese di costruzioni e d'impianto che potranno occorrere, non che quelle di manutenzione del locale medesimo, il quale dovrebbe tornare a libera disposizione del Comune, quando più non servisse al designato scopo ».

Il progetto del Ministro dev'essere sottoposto all'approvazione del Parlamento; e quindi credesi che si vorrà esaminare bene il movente ed il fine di questo progetto (che il *Diritto* chiama *estemporaneo*) e considerare, se dopo i miseri risultati del Museo già fondato dal Municipio, sia il caso di ingrandire e spendervi dietro una enorme somma annua.

Società industriali ed Istituti di Credito. — Con R. Decreto del 24 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 15 corr.), la Società inglese, anonima per azioni nominative, sedente a Londra col titolo di *The Tuscan Gas Company limited*, col capitale di lire st. 25,000, diviso in 2500 azioni da lire st. 10 per ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, con domicilio a Prato, e sotto l'osservanza delle prescrizioni generali e particolari indicate nel decreto medesimo.

— Con R. Decreto del 4 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 16) sono autorizzate alcune modificazioni alla statuto della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Piacenza, col titolo di *Banca Popolare Piacentina Agricola Industriale*, col capitale nominale di 1 milione di lire, diviso in 20,000 azioni da L. 50 ciascuna.

Miniera di Monteponi. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 29 maggio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, che autorizza il Governo a vendere, colle norme stabilite dalla legge 21 agosto 1862, n. 793, ed in base a Capitolato sul quale sarà udito il Consiglio di Stato, la miniera denominata di *Monteponi*, presso Iglesias in Sardegna.

La costruzione della galleria di scolo da Monteponi al mare sarà dichiarata opera di pubblica utilità, a norma dell'articolo 83 della legge 20 novembre 1859, n. 3755; ed il nuovo proprietario della miniera dovrà per essa rinunciare agli indennizzi e compensi, che gli potessero toccare a termini dall'art. 75 della legge predetta, in quanto però non saranno richieste maggiori o speciali opere nell'interesse di altre miniere.

Nel Capitolato, la galleria sarà determinata per lunghezza, sezione e pendenza, che devono essere le minime e tanto quanto basta a Monteponi.

Prosciugamento del lago di Massaciuccoli — Scrivono da Seravezza alla *Nazione*:

Il Consiglio di Stato ha finalmente dato il suo responso: il progetto pel prosciugamento del lago e dei paduli di Massaciuccoli, dall'ing. comm. Bella elaborato con tanta accuratezza e dottrina, è stato in massima approvato:

Bisogna ora promuovere una legge speciale, che dichiari l'opera di pubblica utilità; ed è sperabile, e si potrebbe dire indubitabile, che il voto del Parlamento non potrà non essere conforme ai desiderii, ai bisogni, alle *necessità* delle popolazioni, che circondano i paduli e il lago di Massaciuccoli.

Sussidii governativi pei disastri. — Nella seduta del 5 corr., la Camera dei deputati ha discusso ed approvato d'urgenza un progetto di legge per lo stanziamento in bilancio di L. 500,000 pei danni delle inondazioni ed eruzione dell'Etna. Il presidente del Consiglio ed il Ministro delle finanze promisero la prossima presentazione d'un nuovo progetto di legge per lo stanziamento di somme maggiori; e di questa promessa fu preso atto dalla Camera coll'approvazione di apposito ordine del giorno della Commissione del bilancio.

Servizii postali marittimi. — L'onorevole Mezzanotte, ministro dei lavori pubblici, ha presentato il 2 corr. alla Camera un progetto di legge per l'approvazione di una Convenzione addizionale colle Società di navigazione postale Rubattino, Florio e Orlando, per modificare la Convenzione del 4 febbraio 1875 sui servizii postali.

Il progetto, a richiesta dell'onorevole Del Giudice, è stato dichiarato di urgenza.

Convenzione monetaria. — Il comm. Scotti, direttore generale del Tesoro, e il comm. Malvano, capo di gabinetto al Ministero degli affari esteri, sono partiti per Parigi.

Il Ministro delle finanze francese, signor Léon Say, avendo in massima aderito a prendere in benevolo esame la modificazione di alcuni punti della Convenzione monetaria, segnatamente quello che riguarda l'obbligo di ritirare i biglietti piccoli e di non più emetterne, ha mostrato il desiderio che il Governo italiano inviasse i suoi delegati a conferire con lui a Parigi. La scelta dei due delegati italiani non potrebbe essere migliore (dice l'*Opinione*), e lodiamo il Governo di non aver voluto intorbidare con missione di uomini politici una questione che è, e deve rimanere essenzialmente tecnica.

Viaggio d'istruzione. — Sono partiti da Torino per un breve viaggio d'istruzione molti allievi ingegneri della Scuola d'applicazione. Li accompagna il prof. Curioni. Essi si recano alla Spezia ed a Bologna, facendo una breve sosta a Pisa. Ritorneranno a Torino fra una quindicina di giorni.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente in Ferla (provincia di Siracusa) ed il 4 in Pracchia (prov. di Firenze) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno. Il 6 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Solofra (prov. di Avellino).

Taglio dell'Istmo di Panama. — La *France* dice che il signor De Lesseps s'incarica definitivamente dell'esecuzione del Canale interoceanico. Fra alcuni giorni sarà fatto un appello al pubblico per le prime sottoscrizioni. Il signor De Lesseps andrà a Parigi nel settembre.

Necrologia — Nel cav. Leopoldo Cot, capo dell'Ufficio del Contenzioso, denominato Agenzia dei Reclami, deceduto, nell'età di anni 53, il 4 corrente mese in Milano, l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia perdette uno dei suoi più provetti e stimabili funzionarii. Uomo di costumi semplicissimi, onesto, leale, di cuor nobile e generoso, prodigo di beneficenza, niuno più di lui seppe sempre tributare a ciascuno tutto quanto gli era dovuto. Io, non uso ad adulare alcuno, nemmeno oltre la tomba, ben posso dirlo francamente; poichè, nella lunga consuetudine di affari e di cordialissima amicizia che ebbi con lui, sempre più lo conobbi, e vidi il mio sentimento diviso da tanti egregi uomini e distinti amministratori, che gli erano famigliari. Mi limito a ripetere che il suo più bell'elogio è questa verità: che ad ognuno si rivelava subito per un gran galantuomo, e più diveniva intima la relazione con lui, cresceva la stima e l'affetto.

Tali pensieri riempivano il cuore di noi tutti, suoi numerosissimi colleghi ed amici, che venerdì scorso lo accompagnavamo all'estrema dimora, vedendone chiudere il sepolcro; e quei pensieri seppe con ammirabile giustezza riprodurre l'egregio avv. Carbone con le seguenti bellissime parole, alle quali io nulla so aggiungere, altamente commosso, ma non sorpreso, che chi si dice l'*ultimo arrivato*, abbia pur letto in cuore a me ch'era arrivato fra i primi.

Avv. G. E. Gola.

Ecco le parole del sig. avvocato Carbone:

Non vi dolga, o signori, il soffermarvi alcun poco ancora in questo luogo del dolore — Ho caro che voi sappiate da me, ultimo arrivato nell'Ufficio del quale il cav. Leopoldo Cot fu capo, quanto la morte di quest'uomo sia stata amara a me ed ai colleghi miei; non voglio che voi ignoriate quali rapporti di scambievole affetto corressero tra lui e noi; non voglio che stia muta qui, ed in questo triste momento, la voce della gratitudine, mentre ora appunto la sentiamo parlare più alta in noi, e mentre più ci commove il ricordo della sua bontà, de' suoi beneficii.

Altri potrà dirvi della sua vita e dei suoi meriti; potrà dirvi come egli fosse il tipo di quegli uomini pratici, sensati, intelligenti, ai quali le Amministrazioni veramente avvedute non chiedono già titoli e documenti, troppe volte fallaci, ma bensì il frutto assai più prezioso della loro esperienza, della loro naturale intelligenza, del loro retto giudizio. — Altri potrà dirvi, risalendo più indietro, come il primo grido di guerra per l'indipendenza d'Italia abbia trovato pronta risposta nel suo cuore di Savoiardo, e come nel 1848 egli combattesse nelle file di quella Brigata che prendeva il nome dalla sua provincia. — Io conobbi poco del suo passato, ed a me, umile gregario, non s'addice il giudicare, e neppure il tributare lodi a colui che fu mio capo sino al triste giorno di ier l'altro.

Ma posso ben io, e mi sento tratto anzi a ripetervi, quale rimpianto di sè lasci tra noi quest'uomo dalle forme erculee e dal

cuore di fanciullo, quest'uomo candido e schietto fino all'ingenuità, quest'uomo che non sapeva nascondere il suo pensiero a nessuno, quest'uomo a cui neppure il terribile male che lo rodeva già da gran tempo non potè togliere mai la naturale bontà, la benigna e gioviale famigliarità verso i suoi dipendenti; quest'uomo che, se pure tal volta si mostrava *burbero*, non cessava però mai di essere *benefico*; quest'uomo che scherzava senza dileggiare, consigliava senza imporre, rimproverava senza offendere, premiava senza umiliare, lodava senza interesse, biasimava senza timore; rozzo e gentile ad un tempo, intelligente e modesto, amico e padre della nostra piccola famiglia, dov' egli seppe mantenere sino all'ultimo la buona intelligenza ed armonia fraterna tra tutti noi.

Possa la voce del nostro rimpianto giungere a quella poveretta che gli fu compagna, e che ora piange amaramente la sconsolata vedovanza, e possa recare qualche conforto al suo dolore.

Ed ora ci è forza darti l'addio, amico nostro; ci è forza lasciarti nel tuo eterno riposo, e ritornare a quei luoghi che, privi di te, ci parranno a lungo vuoti e desolati, ma dove l'esempio tuo durerà pure a lungo ad ammaestrarci, e ci darà lena a quel lavoro, nel quale tu hai speso tanta parte delle tue forze, della tua intelligenza, del tuo nobile cuore.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana si ebbero transazioni abbastanza importanti nei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali da 404 salirono a 425, indietreggiarono a 420, e finirono a 415. Le Obbligazioni relative si aggirarono tra il 277.75 al 274; i Boni tra il 587.50 al 589.25.

In sostegno le Sarde, della serie A, da 278 a 280; le altre, della serie B, da 281.50 a 284. Le nuove, da 261 a 263, e dovrebbero valere di più, garantite come sono dallo Stato, favore che le pareggia alla Rendita.

In ripresa l'Alta Italia da 292 a 296.50 — Ben tenute le Pontebbane da 426 a 430.

Le Azioni Ferrovie Romane si aggirarono con poca animazione tra il 120 al 121.50.

A Parigi, le Azioni Lombarde in ribasso da 187 a 178, per chiudere in ripresa a 186; le Obbligazioni relative in ribasso anch'esse da 269.50 a 267 e 268 — Le Vittorio Emanuele trovarono danaro a 266, e per ultimo a 269 e 268 — Le Azioni Ferrovie Romane da 107 a 110; le Obbligazioni da 302 a 308.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazz. Uff.* del 4 corrente ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco *D*, n. 6), comprese nella 58ª estrazione, che ha avuto luogo in Firenze il 31 maggio 1879.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.

Estratto I. N. 14,186, col premio di L. 33,330.
» II. N. 2,627, col premio di L. 10,000.
» III. N. 17,614, col premio di L. 6,670.
» IV. N. 11,610, col premio di L. 5,260.
» V. N. 14,043, col premio di L. 900.

(*Seguono i numeri delle* ***352*** *susseguenti Obbligazioni estratte senza premio*).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto luglio 1879 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° agosto 1879, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade al 1° agosto 1879, aventi i numeri dal 59 al 73 inclusive.

CONVOCAZIONI

Società per la Ferrovia Mantova-Cremona. Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 15 corrente in Milano (via Silvio Pellico, 12), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1878, per il trattamento delle Azioni estratte, e per la nomina di consiglieri o revisori pel 1879.

Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Parma, si terrà un' asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Spezia a Cremona, compreso fra il torrente Sporzana ed il villaggio di Cavazzola, della lunghezza di m. 19,868, per la presunta annua somma di L. 15,920. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1500, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione delle opere d'arte nel porto Innoceziano d'Anzio, per L. 24,300. Deposito interinale L. 800 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 2430, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada comunale obbligatoria Catanzaro-Pentone, della lunghezza di m. 4939, per la presunta somma di L. 91,000. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario; cauzione definitiva L. 11,000, idem o rendita D.P.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale Soveria Mandelli-Santa Severina, compreso fra la Sella delle Calcare dopo l'abitato di Carlopoli ed il fiume Porto, della lunghezza di m. 9960.20, per la presunta somma di L. 300,850. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 23 detto mese, presso i Commissariati militari dei tre dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di una muta di caldaie marine (tipo Caracciolo), composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna, e dei relativi accessorii, in diminuzione della somma di L. 101,039.63, così ridotta pel ribasso già offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori per la completa ultimazione del traforo del Colle di Tenda, in diminuzione della somma di lire 1,267,375.06, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 50,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra Cavazzola ed il Monte Cisa, della lunghezza di m. 17,324, per la presunta annua somma di L. 13,200. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1500, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad una metà dell'annuo canone deliberato, idem.

— Il 30 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano, all' incontro della provinciale di Porto Empedocle, compreso fra la detta provinciale presso il torrente Bellapietra e l'abitato di Ribera, della lunghezza di m. 10,673.60, in diminuzione della presunta somma di L. 269,967.83, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale lire 16,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

19ª Settimana. — *Dal* 7 *al* 13 *maggio* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	408,144.39	282.26
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	387,886.86	268.25
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 20,257.53	— 14.01
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	7,342,680.91	5,077.93
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	6,739,162.38	4,660.55
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 603,518.53	+ 417.38
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	149,814.98	129.71
Settimana corrisp. nel 1878.	1,145.—	146,605.36	128.04
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 10	+ 3,209.62	+ 1.67
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.85	3,020,302.94	2,617.59
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,140.62	2,593,056.10	2,273.37
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 13.23	+ 427,246.84	+ 344.22

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,925.84	11,785.99	7,402.68
Piccola Velocità	6,734.73	269.19	4,156.36
Totali . . .	32,660.57	12,055.18	11,559,04

Strade Ferrate Romane

10ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	538,626.82	16,949.56
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	533,610.70	16,904.19
Differenza (in più . . .	11	5,016.12	45.37
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 marzo 1879 .	1,657	4,869,418.13	15,323.17
Periodo corr. 1878	1,646	5,291,026.06	16,761.16
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	421,607.93	1,437.99

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 marzo 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,493.52	»	32,240.88	39,734.40
Bagagli e cani.	»	128.55	»	559.02	687.57
Merci a G.V. ..	»	747.54	»	4,948.82	5,696.36
Merci a P.V. ..	»	6,844.11	»	24,268.23	31,112.34
Introiti diversi.	»	294.97	»	565.29	860.26
Totale L.	»	15,508.69	»	62,582.24	78,090.93

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO, VERONA, VENEZIA, ALESSANDRIA, SAMPIERDARENA, BOLOGNA, e LUCCA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr. 33,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	» 21,000	»
CERCHI di ferro	» 78,000	»
CERCHI d'acciaio	» 114,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	» 434,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	» 133,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	» 30,000	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	» 29,000	»
ZINCO da rifondere	» 11,000	»
Generaccio	» 9,000	»
Grasso usato sporco	» 14.000	»
Vetrame rotto	» 9,000	»

Stracci in sorte; — Assi a gomito, sciolti, di ferro; — Cordame vecchio; — Latta vecchia; — Tela cerata e catramata; — Pelli in ritagli usate, ecc. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 luglio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 9 giugno 1879

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide, ritagli di guide, ecc. . . Chilogr. **52,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli, in stecche, piastre, chiodi, cunei, ecc. . . . . » **7,900,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **1,200,000** »
FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, lamiera di ferro e RAME da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 giugno p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo. l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *al Marzo* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
Ponte sull'*Agragas*	» di Girgenti	18
Id. sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti* e *Catona* (rist.)	» Reggio Calabria	144
N. 3 ponti sul *Senorbi*, *Segario* ed *Arcidano*	» di Cagliari	43
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 2 ponti sull'*Ufente* e sullo *Schiazza*	» di Roma	34
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Laraz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	39
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamento, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rico Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	61
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano*	» Picerno-Potenza	87
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi.	» Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	Ferr. Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione Lago-Como)	» Alta Italia	35
N. 7 nuove travate e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	594
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	151
N. 263 ponticelli e travature	per diversi	2003
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 801 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **16,862**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoia del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422
Pensilina *Stazione di Reggio*	Ferrovie Calabro-Sicule	193

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 25,371

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 21,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

Anno XII. Mercoledì 18 Giugno 1879 N.° 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi.

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea.
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL PARLAMENTO

(Continuazione — Vedi N.° 24)

Seduta del 9 giugno.

Grimaldi chiede la parola sul processo verbale della seduta di sabbato (7). Dichiara che, quando parlò d'un progetto dell'ing. Zanardelli, intese parlare d'una sua memoria, e non di un progetto per la linea di Feltre.

Gabelli ringrazia l'on. Grimaldi delle sue parole. Non si aspettava meno dalla di lui lealtà, della quale non ha mai dubitato.

Resta dunque inteso che, quando si parlò d'un progetto dell'ing. Zanardelli per la linea di Feltre, trattavasi di una semplice memoria. E questa memoria dello Zanardelli è una risposta al progetto Gabelli.

L'oratore è dolente che la Commissione non abbia veduto, nè il suo progetto tecnico per Feltre, nè quello per Vittorio; ed espone le cifre quali risultano dai detti due progetti, e sono quelle che l'oratore addusse già nei suoi discorsi precedenti. Prega poi l'on. Grimaldi di restituire la memoria Zanardelli a chi di ragione.

Pres. Di queste dichiarazioni si terrà conto nel processo verbale.

Riprendesi ora la discussione sul progetto di legge per le nuove costruzioni. Trattasi di udire anzitutto le dichiarazioni del Ministero e della Commissione sui passaggi di categorie.

Mezzanotte (ministro) premette alcune considerazioni sulla parte finanziaria del progetto; e ricorda che le basi finanziarie furono modificate in seguito alle ultime proposte ministeriali, che passarono di categoria tutte le linee. Più in là di quelle proposte non si può andare, senza sconvolgere tutto il piano finanziario del progetto. Il Governo non può quindi accettare proposte, le quali produrrebbero l'aumento dell'annualità fino ad 80 milioni.

Passa in rassegna le varie proposte.

Ricorda che le ferrovie dei capoluoghi di provincia erano in quarta o terza categoria, e sono ora passate in seconda. Le Provincie ne avranno un lieve carico.

Dice che la linea Campobasso-Benevento fu collocata in prima categoria, perchè di primo ordine negli interessi generali, e non perchè capoluogo di provincia.

Dichiara che la linea Primolano-Bassano è di grande interesse, ma non di interesse nazionale. Il Governo concorre nella spesa per nove decimi, ma non intende metterla in prima categoria.

Il Ministro eccita i proponenti d'emendamenti a ritirarli, preoccupandosi della necessità di affrettare questa discussione, affinchè il Senato possa discutere il progetto prima delle vacanze estive.

Depretis (presidente del Consiglio) ricorda le sue proposte pel miglioramento di tutte le linee, e dice essere costretto a resistere a proposte di altri miglioramenti, che sarebbero pericolosi. Il Ministero desidera e crede conveniente che le basi finanziarie del progetto non sieno mutate.

Il Ministro teme che, per amor del bene, si aprano breccie nella legge. Le cifre sono molto limitate, e resta poco margine. Bisogna preoccuparsi di due concetti, della base finanziaria e della base della costruzione annuale delle linee.

Lo Stato assumerebbe un nuovo onere, addossandosi il concorso delle Provincie e dei Comuni, che è di 50 milioni. E ciò sarebbe a scapito delle linee di quarta categoria, che vengono ultime, imperocchè da qualche parte si dovrebbero pur trovare le somme che le Provincie e i Comuni non darebbero più. Il Ministro riconosce la importanza della questione delle linee dei capoluoghi di provincia. Espone le cifre della contribuzione delle Provincie, e dichiara che nella costruzione avranno la precedenza le linee di capoluoghi di provincie e la linea Ivrea-Aosta. Di ciò prende formale impegno. Quelle linee avranno nei lavori la precedenza.

Dopo alcune considerazioni sulle linee della Sardegna, conchiude esprimendo la speranza che i proponenti non insisteranno nelle loro proposte.

Grimaldi (relatore) si associa alle considerazioni del Ministero, ed altre ne espone in nome della Commissione, che respinge tutti gli emendamenti.

Esamina gli emendamenti stessi, e conchiude d'esser dolente di doverne proporre la generale ecatombe. (*Ilarità*).

Pres. La Camera intende che sugli emendamenti respinti si apra la discussione?

La Camera, dopo prova e controprova, delibera che la discussione sugli emendamenti non si faccia.

Odiard, *Garau*, *Bonghi*, *Guarrini e Cavalletto* parlano per fatti personali.

Zanardelli parla pure per fatto personale. Dice esser vero che egli dichiarò dover avere la priorità le ferrovie Sarde e le linee dei capoluoghi di provincia. Questo criterio fu sempre il suo.

Egli non può ritener giusto che le Provincie che pagarono gli 8000 chilometri delle altre, ora non abbiano qualche vantaggio.

L'oratore sostiene esser giusto il criterio che le linee di Teramo, Ascoli, Belluno, Sondrio e Macerata vadano in prima categoria.

Conchiude, rispondendo ad alcune osservazioni del Ministro dei lavori pubblici, e dichiarando che la giustizia esige che le linee suaccennate vadano in prima categoria.

Baccarini osserva che col progetto attuale si aumentò il termine delle costruzioni, ed è naturale che si migliori anche la classificazione delle linee. Si associa alle considerazioni dell'on. Zanardelli circa le linee dei capoluoghi di provincia.

Depretis (ministro) dice che i precedenti progetti dell'on. Zanardelli nulla hanno da fare coll'attuale. (*Agitazione*).

Sella parla per fatto personale, essendo stato citato dall'on. Grimaldi nell'elenco dei proponenti disegni di legge ferroviarii. Espone i concetti del progetto di legge formulato dal Ministero di cui fece parte. Dice che da quel progetto non può arguirsi un criterio pei progetti attuali. Le condizioni delle cose sono mutate.

Il sistema di questa legge è affatto diverso. Si parla d'un ventennio, e non si sa se i 60 milioni annui potranno conciliarsi col ventennio.

Egli farà una dichiarazione : cioè d'esser entrato nell'aula disposto a votare gli emendamenti dei capoluoghi di provincia; ma, dopo aver udito dal presidente del Consiglio che queste linee saranno le prime a costruirsi nella seconda categoria, invece di andare in coda alla prima, egli si riserva di dare il suo voto dopo aver udito il parere dei proponenti gli emendamenti.

Pres. L'on. Bonghi propone che, prima di votare sulle linee in prima categoria, si discuta l'art. 30 (*Rumori*).

Bonghi ritira la sua proposta, non potendo spiegarla, perchè è chiusa la discussione.

Pres. Ora verremo al voti sui 42 emendamenti.

Il primo è l'ordine del giorno dell'on. Gabelli, proponente che tutte le linee passino in prima categoria.

Ma la Camera approva invece la questione pregiudiziale proposta dal Relatore, e quindi l'ordine del giorno Gabelli è respinto.

Pres. Gli on. Pericoli G. B., Cucchi e De Dominicis propongono un ordine dei giorno, con cui si prende atto delle dichiarazioni del Ministero circa la precedenza della costruzione delle linee dei capoluoghi di provincia, in confronto delle altre di seconda categoria.

Il *Pres.* mette poi ai voti l'emendamento dell'on. Umana per la iscrizione in prima categoria della linea da Ozieri alla Stazione di Chilivani.

È respinto.

È pure respinto l'emendamento dell'on. Pirisi Siotto pel passaggio in prima categoria della linea Nuoro-Macomer.

Sono ritirati dagli on. *Odiard*, *Bonghi*, *Davico*, *Romano*, ed altri, gli emendamenti concernenti linee nnove.

L'emendamento Micheli, Cavalletto ed altri per l'iscrizione in seconda categoria della linea Adria-Chioggia, è messo ai voti; e dopo due prove e controprove, è approvato. (*Sensazione*)

È respinto l'emendamento dell'on. Bonghi circa la linea Ferrara-Ravenna-Rimini, la quale è approvata in terza categoria.

In terza categoria è pure approvata la linea Lucera-Foggia, che l'on. Bonghi proponeva di passare in prima.

Pres. Ora veniamo alle linee concernenti i capoluoghi di provincia. C'è l'ordine del giorno degli on. Cucchi, Pericoli e De Dominicis.

Messo ai voti l'ordine del giorno, con cui si prende atto delle dichiarazioni del Presidente del Consiglio circa la precedenza nella costruzione delle linee dei capoluoghi di provincia, è approvato alla quasi unanimità.

Le linee dei capoluoghi di provincia restano quindi in seconda categoria, cioè: Feltre-Belluno, Sondrio-Chiavenna, Teramo-Giulianova, Macerata-Albacina, Ascoli-San Benedetto.

Si approva pure la iscrizione in seconda categoria delle linee: Ivrea-Aosta, Gozzano-Domodossola, Messina-Patti al tronco Cerda-Termini,

Pres. Non essendo stato approvato alcun emendamento alla tabella *A*, pone ai voti la intera tabella.

È approvata a grande maggioranza;

Il *Pres.* dichiara che sono pure approvate 9 linee della tabella *B*, e 10 della tabella *C*. (*Applausi generali al Presidente*).

SEDUTA DEL 10.

Pres. Restano da discutere nove linee della tabella B, cioè della seconda categoria, e le proposte di aggiunte. La discussione è aperta sulla prima linea: Cuneo-Nizza per Ventimiglia e Colle di Tenda.

Basteris svolge un emendamento, sottoscritto anche dagli on. Celesia, Borelli Bartolomeo, Delvecchio, Adolfo Sanguinetti, Maldini, Spantigati e Vayra, per introdurre nella tabella *B* la linea Ceva-Oneglia-Porto Maurizio.

Discorre sul complesso della seconda categoria. Accennati i caratteri delle linee comprese in questa categoria, propone l'aggiunta della ferrovia Ceva-Oneglia-Porto Maurizio. Sostiene che, tanto questa linea, quanto quella Cuneo-Ventimiglia hanno un obbiettivo diverso. Si limita a parlare del primo tronco Ceva-Ormea, dimostrandone il carattere nazionale e gl'interessi regionali, la facile esecuzione e la poca spesa. Il detto tronco è necessario complemento dei forti di sbarramente dei Colli di Nava e S. Bernardo, a difesa dell'Appennino ligure nella riviera occidentale, e parte importante della vagheggiata linea di cintura delle Alpi e degli Appennini. Parla della discesa di Bonaparte per quei valichi nel 1796, e della maggior debolezza della frontiera ligure dopo la cessione di Nizza. Accenna all'importanza militare dell'alta valle del Tanaro. Quindi passa alle ragioni economiche. Accenna i prodotti della valle suddetta: lignite, marmi, calce, carbone, legname, quarzo, argille, e gli stabilimenti industriali di Garessio. Per la detta ferrovia esiste un compiuto progetto dell'ing. Giordano, di cui occupossi il Parlamento subalpino. Il tronco sostenuto dall'oratore misurerebbe 31 chilom., richiederebbe soltanto tre ponti di un'arcata, e costerebbe, a sistema economico, circa L. 3,700,000.

Accenna infine ai voti di quelle popolazioni, che sostennero sempre gravissimi sacrifizii senza compensi materiali; e conchiude esprimendo il voto che la concorrenza dei forti non ischiacci i deboli.

Celesia parla in appoggio della proposta dell'on. Basteris, modificando però la forma del suo emendamento, proponendo cioè che alla linea Cuneo-Nizza-Ventimiglia pel Colle di Tenda si aggiunga: « oppure Ceva-Oneglia-Portomaurizio per le valli del Tanaro, della Roscia e dell'Impero ».

Borelli B. parla lungamente in favore dell'emendamento per la linea di Ceva.

Svolge molte considerazioni tecniche per dimostrare la necessità di questa linea e per rispondere alle obbiezioni, che si muovono dal punto di vista tecnico alla linea medesima.

SEDUTA DELL'11.

Borelli B., continuando il suo discorso di ieri sulla linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda, combatte la proposta della Commissione e del Ministero, e sostiene il seguente emendamento, sottoscritto da lui e dagli on. Celesia e Basteris:

« I sottoscritti propongono che nel n. 4 della tabella *B*, alla dizione: « Cuneo-Nizza pel Colle di Tenda e Ventimiglia », si sostituisca quest'altra: « Cuneo-Ventimiglia per il Colle di Tenda, o Ceva-Oneglia-Portomaurizio per le valli di Tanaro, della Roscia e dell'Impero ».

Biancheri combatte l'emendamento del preopinante. Deplora questa discussione, e dice che la lotta gli pare sol-

levata per dispetto, come chi, non potendo ottenere un bene, si affatica perchè altri non l'ottenga.

Egli dice che, quando si parte da illogiche premesse, si arriva ad illogiche conseguenze, come sono quelle tradotte nell'emendamento degli on. Borelli e Celesia.

L'oratore ricorda le discussioni del Parlamento piemontese, e i progetti tendenti alla linea, che ora è finalmente iscritta nel progetto di legge attuale. Ricorda gli studii, le discussioni di Commissioni tecniche, che esaminarono le linee in questione, ed espone le ragioni che indussero a preferire la linea Cuneo-Ventimiglia.

Pareva che la linea Ceva-Oneglia non dovesse più uscir dall'oblio, e infatti dal 1857 non se ne udì più parlare.

L'oratore espone le vicende di questa questione ferroviaria; ricorda il progetto del generale Cerotti per questa linea, e dice che fin dal 1858 si concertò il progetto per la linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia. Ricorda un altro progetto, e si meraviglia dei dubbii che l'on. Borelli ha lanciato sul verdetto del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Sostiene essere insussistenti i dubbii circa ad ostilità della Francia a questa linea.

Dimostra che nelle linee internazionali avviene quasi sempre che si debba toccare il territorio di un'altra nazione. Sono inconvenienti che si possono togliere con accordi internazionali.

L'oratore espone molte considerazioni in appoggio della linea Cuneo-Nizza. Espone i dati concernenti le distanze, ed altri elementi che dimostrano la superiorità di questa linea su quella di Ceva.

L'oratore risponde lungamente a tutte le considerazioni dell'on. Borelli Bartolomeo.

Si augura che non vengano mai turbate le amichevoli relazioni tra l'Italia e la Francia, ma dimostra quale sia l'utilità militare della linea proposta.

Ricorda che per la linea Cuneo-Ventimiglia si sono votati splendidi sussidii dalle città di Cuneo e Nizza, dalla Provincia di Cuneo, dal Dipartimento delle Alpi marittime, da Comuni numerosi; ma niun sussidio fu votato per l'altra linea.

Conchiude pregando la Camera di respingere le proposte, sia per l'alternativa delle due linee, sia per la sospensiva. Quando questioni siffatte sono messe innanzi, devono essere risolte. È dovere del Governo e del Parlamento non lasciar sospese questioni sì gravi. Esse potrebbero essere fomiti di discordia nelle popolazioni. La Camera respinga quindi ogni proposta di sospensiva: l'oratore la prega, in nome di supremi interessi.

Colla vostra votazione voi stringete la mano a popolazioni che non hanno dimenticato l'Italia e che l'Italia non può dimenticare. (*Bene*)

É un alto interesse nazionale quello che spinse l'oratore a parlare oggi, come ogni qualvolta alzò la voce in questa aula.

Egli spera, anzi è certo, che la Camera tutelerà un grande interesse nazionale, approvando questa linea. (*Segni d'approvazione ed applausi*). —

Si chiede la chiusura della discussione su questa linea.

La chiusura è approvata.

Celesia e Borelli parlano per fatti personali.

Depretis (ministro) dice essere stato sempre favorevole alla linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia.

La considera preferibile per considerazioni militari ed economiche.

Si associa alle patriottiche osservazioni dell'on. Biancheri, che vive in mezzo a quelle popolazioni, e ne conosce e ne divide le aspirazioni. Nizza, per gravi circostanze politiche, fu tolta ai dominii della nostra Augusta Dinastia, ma noi l'amiamo sempre. Essa fa parte della famiglia italiana. (*Applausi fragorosi*).

Si deve darle questa prova di simpatia. Il Ministro prega la Camera di approvare la linea Cuneo-Ventimiglia, chiedendo però di permettere al Governo ed alla Commissione di studiare una proposta per un tronco da Oneglia ad Ormea.

Grimaldi (relatore) ricorda le parole che il conte Cavour pronunziava nel 1860 in favore di una linea che congiungesse Nizza a Cuneo per Ventimiglia.

Si astiene dall'aggiungere di più a difesa della proposta della Commissione.

Borelli ritira il suo emendamento.

La linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda, messa ai voti, è approvata quasi all'unanimità.

Pres. Si passa all'altra linea di seconda categoria: « Succursale alla ferrovia dei Giovi ».

La linea è approvata, dopo brevi osservazioni degli on. *Sanguinetti*, *Molfino* e *Calciati*, ai quali risponde l'on. Relatore, dichiarando non esservi ora questione di tracciato, ed ogni cosa rimanere impregiudicata.

Senza osservazioni è poi approvata la linea: « Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca ».

E sono pure approvate le seguenti linee: Campobasso-Termoli; Benevento-Avellino; Cosenza-Nocera Tirrena; dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro.

La linea Taranto-Brindisi viene anch'essa approvata, dopo brevi parole dell'on. Carbonelli, delle cui raccomandazioni il ministro Mezzanotte promette di tenere conto; ed è altresì approvata la linea Siracusa-Licata, con cui si chiude la tabella B.

Pres. Domani si discuteranno le proposte di aggiunte alla seconda categoria.

Seduta del 12.

Pres. Ora si svolgeranno le proposte per aggiunte di linee alla seconda categoria.

Morelli Salvatore svolge molte considerazioni pel passaggio in seconda dalla terza categoria della linea Sparanise-Carinola-Gaeta.

Chinaglia svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che alle ferrovie contemplate nell'articolo 3 del progetto in discussione sia aggiunta la linea Mantova-Legnago-Este-Monselice. »

(É sottoscritto da altri 15 deputati).

L'oratore non farà lunghe disquisizioni sulle condizioni fatte al Veneto con questo progetto di legge. Ne ha fatto la diagnosi l'on. Bonghi.

La Commissione doveva fare un gran progetto, e non era impresa agevole dare ragione a tanti e svariati interessi.

L'oratore ricorda che gli ostacoli sono accennati nelle relazioni degli on. Morana e Grimaldi.

Ma, intese le ragioni dai legittimi rappresentanti dei varii luoghi, si dovrebbe riconoscere la necessità di riparare alle dimenticanze ed agli errori.

Si dice che si sconvolgono le basi del progetto, e ciò ricorda l'antipatica formula: *sint ut sunt aut non sint* (*Ilarità*).

Ma non può dirsi bene, se non ciò che si ripartisce fra i cittadini; ed il beneficio, non ripartito equamente, non è beneficio vero.

Dimostra la necessità di riparare agli errori; e dichiara che nel suo discorso è sostenuto dalla giustizia e dalla fiducia nell'imparzialità della Camera.

Ricorda le condizioni dell'arteria ferroviaria, alla quale trattasi di congiungere il tronco Este-Monselice. Dimostra l'utilità e la necessità di questo tronco nell'interesse di Venezia, nostro primo porto dell'Adriatico.

La linea è evidentemente d'interesse nazionale; e basta esaminare la carta, per accorgersi che questa linea raccoglie tutti gli elementi del vero interesse nazionale.

Descrive i luoghi che la intera linea percorre, e parla della necessità di completarla col tronco Mantova-Monselice.

L'importanza di questa ferrovia fu riconosciuta da lungo tempo, e l'oratore ricorda le conclusioni delle Commissioni pel complemento della ferrovia di Cremona.

Ricorda le precedenti discussioni e votazioni della Camera nel 1873 in favore di questa linea, ed esamina i criterii che determinarono ora la classificazione di questa linea in terza categoria.

Ricorda i sacrifizii delle Provincie e dei Comuni. Il Governo diede molti incoraggiamenti morali, ma un po' più di materiale assistenza sarebbe stata migliore.

Dimostra che il progetto ruppe la unità d'indirizzo di questa linea, togliendo ad essa la maggior parte della sua importanza. Crede che per errore questa linea siasi pre-

sentata divisa. Deplora che le Commissioni parlamentari rechino ostacoli agli sforzi degli enti interessati.

Svolge considerazioni per dimostrare il vantaggio commerciale per l'abbreviamento della strada per Venezia.

Ricorda che per altre linee si ebbe riguardo ai precedenti, persino alle speranze sôrte.

Non farà confronti incresciosi, imperocchè l'animo suo rifugge dal deprimere gli interessi altrui per sollevare quello che propugna.

Dimostra che non rimane se non un breve tratto per completare una gran linea, e la somma dei vantaggi è ben superiore al piccolo sforzo che occorre pel complemento. La spesa sarebbe di 8 milioni, e il vantaggio sarebbe grande. Oh! se tutte le linee rendessero quanto questa.

Parla della feracità del suolo, delle risorse economiche che bisogna svolgere, dei territorii pei quali la linea deve passare.

Ricorda il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che dichiarò importantissimo anche militarmente questo tronco, che dev'essere inscritto in seconda categoria.

Dice che lo stesso on. Baccarini riconobbe che pel Veneto si spese meno in ferrovie.

Non aggiungerà altri argomenti, e non accennerà ad interessi militari che sostengono questa linea. Spera che qualche collega, più di lui competente, ne dimostrerà anche l'interesse militare.

Eccita la Camera a far sì che nelle provincie venete non venga meno la fiducia nell'efficacia delle leggi e nella utilità dello spirito d'iniziativa. Perchè questa legge risponda al suo concetto unitario, occorre che il bene sia ripartito equamente, e che abbia per epigrafe: *Neminem lædere, cuique suum tribuere.* (*Segni d'approvazione*).

Cavalletto svolge il seguente emendamento:

« All'articolo 3 si aggiungano le ferrovie:

« Mantova-Legnago-Montagnana-Este-Monselice, quando nei riguardi militari non si preferisca la linea: Mantova-Legnago-Montagnana-Teolo-Padova ».

Egli dice che sono evidentissime le ragioni esposte dall'on. Chinaglia.

Ricorda le linee ieri approvate in seconda categoria, e domanda con quali criterii quelle linee delle provincie meridionali sieno state messe in seconda categoria, mentre tante dell'alta Italia, più utili, si mettono in terza.

Deplora che non si tenga abbastanza conto degli interessi militari. Come potrebbe il Governo negare gli interessi militari della linea sostenuta dall'on. Chinaglia? Perchè si negherà a quella linea la seconda categoria? Si tratta di somma relativamente lieve, ed è assicurato il concorso delle Provincie, che tanti altri sacrificii fecero per le ferrovie.

L'oratore pronunzia calorose parole per dimostrare la necessità che questo progetto di legge riesca davvero utile all'unità ed alla concordia della patria.

Parla poi della variante da lui proposta, che abbrevierebbe di 12 chilometri la linea, andando da Montagnana a Padova per Teolo. Su questa variante non fa però proposte formali, e si rimette al giudizio della Commissione. Non può dire di rimettersi al Ministero, perchè la politica ministeriale non la capisce.

Tenani spera che il Ministro della guerra interloquirà almeno una volta in questa discussione, sostenendo questa linea.

Svolge considerazioni topografiche ed appunti storici.

Descrive il confine nord-est e i territorii, importanti militarmente, che stanno in potere del nostro vicino, l'Austria.

Dimostra che i grossi battaglioni non bastano per la vittoria, e che questi han bisogno della velocità nella mobilitazione.

Ricorda esempii storici recenti della grande influenza della velocità di mobilitazione sulle vittorie. Rammenta l'esempio dell'Austria nel 1866.

Parlando dell'interesse militare della linea Legnago-Monselice-Padova, espone molte considerazioni; cita pareri di Commissioni tecniche e della Commissione generale di difesa; e legge una lettera recente del Ministro della guerra in favore della linea medesima.

Ricorda le promesse fatte alle popolazioni, ed eccita la Camera ad approvare la proposta dell'on. Chinaglia.

Conchiude con elevate considerazioni patriottiche, augurando che non si dimentichi che siamo una sola famiglia, e che l'equità deve inspirare le nostre leggi. (*Segni d'approvazione*).

Corvetto svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongone che la linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano venga dalla quarta categoria trasportata nella seconda ».

(È sottoscritto da altri 15 deputati).

L'oratore ricorda che la linea fu studiata da lungo tempo, che risponde ad interessi militari gravissimi, come linea d'approvvigionamento.

Dimostra che l'iscrizione in quarta categoria sarebbe inutile, perchè la Provincia non avrebbe i mezzi di costruirla.

Svolge molte considerazioni per dimostrare la importanza della linea.

Di Carpegna aggiunge altre considerazioni in appoggio dell'emendamento svolto dal preopinante.

Dice che la Provincia di Pesaro e Urbino è la sola dell'Italia centrale che non abbia alcun vantaggio da questo progetto. La città di Urbino è la sola che questo progetto lasci senza ferrovie.

Dimostra, con calorose parole, la necessità di accordare qualche beneficio a quelle popolazioni (*Segni d'approvazione*).

Mariotti premette che il suo discorso non costerà che 50 lire (*Ilarità*). Dagli studii che l'oratore ha fatto sul costo delle discussioni parlamentari, risulta che ogni ora di discussione costa 200 lire, tutto compreso. (*Ilarità*) Egli non parlerà che un quarto d'ora.

L'oratore svolge considerazioni in appoggio della proposta, di cui parlarono gli on. Cavalletto e Carpegna. Dimostra che la giustizia la suffraga.

Il progetto di legge non comprende solo le ferrovie maggiori, le spranghe dell'unità italiana (*Bene*). Perchè vi devono essere terre sconsolate, se ve ne sono di liete?

L'oratore dice che nella Camera, i deputati delle Marche non sollevarono mai questioni marchigiane (*Voci*: è vero!). Non fu detto mai che qui dentro v'è una deputazione marchigiana (*Bene*).

L'oratore ricorda le speranze che questa legge ridesta, e che desterà più vive quando sarà promulgata.

Conchiude: *Date obolum Belisario*. Votate questa linea marchigiana. Vorrei che l'Italia dicesse del Parlamento: *Esurientes implevit bonis, et divites dimisit inanes* (*Applausi, ilarità*).

Baccarini si associa ai preopinanti, e spera che la Commissione metterà quella linea almeno in terza categoria. Egli però non ne fa proposta, lasciando alla Commissione ed al Ministero di farne essi il passaggio, come un atto altamente politico.

Finzi parla con calore in favore della proposta. Dice che in quarta categoria o in terza, la linea non si costruirebbe mai. È meglio cancellarla dal progetto, se non la si colloca in seconda categoria.

Ciò dice l'oratore, sicuro d'interpretare i sentimenti delle popolazioni interessate.

L'oratore (accendendosi in volto) dice che non vorrebbe che accordi segreti fossero presi su questo progetto per far prevalere gl'interessi locali, a danno del vero interesse pubblico e nazionale. (*Rumori, proteste a sinistra*).

Il *Pres.* richiama l'oratore alla calma.

Finzi dice non esser possibile, nella spesa di un miliardo e mezzo, contrastare la spesa di due milioni.

Non crede che si vorrà commettere questa ingiustizia.

Serafini dichiara che respingerebbe anch'egli la proposta di metter questa linea in terza categoria; e sostiene la necessità di iscriverla in seconda.

Pres. La discussione continuerà domani.

SEDUTA DEL 13.

Pres. La discussione continua sulla proposta di passare in seconda categoria la linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano.

Saladini propone che, invece di Sant'Arcangelo, sia Cesena il punto di distacco della linea di cui trattasi. Svolge considerazioni in appoggio della sua proposta.

Melchiorre svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti domandano che la ferrovia segnata col n. 21 dell'art. 5 del progetto attuale del Ministero e modificato così: « N. 21. Caianello-Isernia-Castel di Sangro-Ortona a Mare », sia trasportata dalla tabella *C* alla tabella *B* ».

(È sottoscritto da altri 14 deputati).

Romano G. B. sostiene il seguente emendamento:

« I sottoscritti domandano che le linee di ferrovie a costruirsi da Caianiello, Isernia, Campobasso, Lucera, a Foggia e Manfredonia, costituenti l'Appulo-Sannitica, passino alla seconda categoria ».

(È sottoscritto da altri 41 deputati).

Angeloni svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che la linea Solmona-Isernia-Campobasso, già compresa nell'art. 5, venga aggiunta invece all'art. 3, tabella *B* ».

(È sottoscritto da altri 10 deputati).

Trevisani Giovanni domanda che alla tabella *B* vengano aggiunte le linee Avellino-Ponte Santa Venere e Fiumara di Atella-Candela, segnate ai n. 26 e 27 dell'art. 5.

Bonomo svolge le seguenti proposte:

« 1. La linea Velletri-Terracina (vedi tabella *C* n. 20) sia continuata pel tenimento di Fondi sino a congiungersi con l'altro tronco Sparanise-Carinola-Sessa-Gaeta;

« 2. Acciocchè con la intera linea Napoli-Sparanise-Carinola-Sessa-Gaeta-Terracina per Roma si abbia il maggiore ravvicinamento possibile e la migliore agevolezza di corso tra Napoli e Roma, si dia facoltà al Governo di far congiungere, ove ne sia il caso, la nuova costruzione alla esistente linea Roma-Ceprano-Napoli nella Stazione di Velletri od in altra prossimiore;

« 3. La intera linea così progettata da Sparanise-Gaeta-Terracina sarà compresa nella tabella *B* ».

L'oratore espone molte considerazioni anche politiche in appoggio del suo emendamento.

San Donato svolge il seguente emendamento:

« Dai sottoscritti si propone che, invece dei due tronchi di ferrovia Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, n. 20 a 22 dell'art. 5, sia costruita l'intera linea Napoli-Gaeta-Terracina-Roma ».

(È sottoscritto da altri 10 deputati).

L'oratore parla della utilità della linea, e dice che non guasterebbe l'economia della legge, ma sarebbe anzi economica.

Dice che Napoli non ha chiesto mai compensi per aver perduto la Capitale; ma ricorda che negli Stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa dovevansi costruire dalla Società delle Meridionali numerosi vagoni per dar lavoro agli operaj. Napoli aveva diritto di avere quello Stabilimento, e nulla si fece.

L'oratore eccita il Governo a preoccuparsi della questione sociale.

Garibaldi Menotti dice che non può accettare la seconda parte dell'emendamento Bonomo, del quale firmò la prima parte.

La seconda parte sarebbe di danno al Comune di Velletri e ad altri Comuni del suo Collegio.

Si associa a quanto disse l'on. San Donato circa Napoli ed i suoi bisogni.

Capo parla pure della necessità d'una più diretta comunicazione tra Roma e Napoli; dice che questa linea è di vero interesse per Napoli, ed è suffragata da ragioni di grande utilità generale. Se si vuole realmente fare qualche cosa di bene e di giusto per Napoli, bisogna approvare la linea Napoli-Gaeta-Terracina-Roma.

Pres. La discussione continuerà domani.

Seduta del 14.

Pres. Continua lo svolgimento delle proposte per aggiunte di linee alla seconda categoria.

Amadei svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che alle linee comprese nella tabella *B* si aggiunga la linea *Rieti-Corese*, inscritta al N. 55 dell'allegato 57 L. »

(È firmato da altri 10 deputati).

L'oratore espone molte considerazioni per dimostrare l'utilità di questa linea, la quale servirebbe all'alimentazione di Roma, compenserebbe largamente la lieve spesa, e sarebbe vantaggiosa anche militarmente.

Fano sostiene la seguente proposta:

« I sottoscritti propongono che alle linee comprese nella tabella *B* si aggiunga la seguente:

« Linea di raccordo da Gallarate ad un punto della linea internazionale Pino-Novara superiormente a Sesto Calende, in modo da abbreviare il più che sia possibile il percorso da Milano a Luino ».

(È firmato da altri 9 deputati).

L'oratore dimostra l'utilità di questa linea, la quale soddisfa ad interessi legittimi e ad antiche aspirazioni della provincia di Milano.

Mordini svolge la seguente proposta:

« I sottoscritti propongono che la linea Aulla-Lucca, già compresa nell'articolo 5, venga aggiunta invece all'articolo 3, alla tabella *B*. »

(È firmato da altri 8 deputati)

L'oratore espone parecchie considerazioni in appoggio della sua proposta, che calorosamente raccomanda all'approvazione della Camera.

Pianciani svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che sia composta nella tabella *B* una linea che, partendo dal centro di Trastevere, si congiunga colla Maremmana al IX chilometro, alla così detta Stazione di San Paolo ».

(È firmato da altri 9 deputati)

Dimostra che non v'ha città importante che non abbia due Stazioni, come Firenze, Torino, Milano.

Trattasi di offrire una giusta comodità, nell'interesse del commercio, dei viaggiatori e delle esigenze militari.

Osserva inoltre che la linea per Roma passa sul ponte sul Tevere; che se un giorno il ponte fosse guasto, bisognerebbe ricorrere ai trasbordi.

Pres. L'on. Frenfanelli fa la seguente proposta:

« Il sottoscritto propone venga iscritto nella tabella *B* il tratto inferiore della linea Adriatico-Tiberina, e precisamente il tronco compreso fra Ponte San Giovanni e Baschi ».

Guarrini sostiene che a questa proposta deve opporsi la pregiudiziale, essendo la proposta stessa in contraddizione con recenti deliberazioni della Camera.

Pres. La pregiudiziale si voterà a suo tempo.

Frenfanelli svolge alcune considerazioni in appoggio della sua proposta, sostenendo che non è in contraddizione coi voti della Camera.

Saladini propone l'aggiunta alla seconda categoria della linea Ravenna-Cesena, con prolungamento di quel tratto della valle del Savio nel quale trovansi le miniere sulfuree, cioè Mercato Saraceno fino a Sarsina.

Fa confronti con altre linee passate in seconda categoria, e non crede si possa ora onestamente parlare di limiti di spesa.

Eccita il Ministero a fare un atto di giustizia verso quelle popolazioni.

Righi svolge un emendamento per aggiungere alla seconda categoria la linea Mantova-Peschiera.

L'oratore espone come a favore di questa linea militino parecchi dei motivi che, nei rapporti strategici, vennero enunciati dall'on. Tenani ai riguardi della linea Mantova-Legnago-Monselice.

Sarà coll'adozione di questa linea che avremo le fortezze del quadrilatero unite fra loro, tanto con linee interne indirette, quanto con le linee esteriori e dirette.

Dimostra come il commercio che, partendo dal Mezzogiorno d'Italia, accenna per Bologna-Modena e Mantova a raggiungere il Nord, troverebbe nella linea Mantova-Peschiera il suo cammino diretto, mediante le linee di navigazione del Lago di Garda.

Accenna come dal progetto propugnato deriverebbe un altro beneficio, che, cioè, l'attuale Stazione di Peschiera, che trovasi sulla linea Verona-Milano ad un livello superiore di 13 metri a quello del lago, verrebbe, mediante raccordamento, posta in contatto diretto col lago. Si eviterebbe per tal modo l'inconveniente gravissimo oggi esistente, e che si oppone alla prosperità delle linee di

navigazione sul Garda, che cioè, giunte in porto, si devano caricare partitamente le merci e condurle alla Stazione per la strada comune. Questo solo fatto toglie qualunque tornaconto alle popolazioni rivierasche di caricare le loro merci sui battelli a vapore, che fanno il servizio giornaliero.

Spera che il merito intrinseco della linea, ed un sentimento di resipiscenza, che possa farsi luogo nell'animo del Governo, di fronte al tristissimo trattamento che in questa larga distribuzione di ferrovie venne fatto alle provincie venete, l'emendamento verrà accettato.

Il *Pres.* annunzia che, dopo la chiusura, furono proposti altri due emendamenri. Gli on. Mocenni e Serristori propongono un secondo binario sulla linea Firenze-Pontassieve; e gli on. Villa, Spantigati ed altri propongono la linea Santhià-Sesto Calende.

Questi nuovi emendamenti non possono però essere svolti dai proponenti.

Basteris svolge un emendamento per passare in seconda categoria la linea Ceva-Ormea.

Per fatti personali parlano poi brevemente gli on. *De Riseis*, *Plutino*, *Bonomo*, *Angeloni*, *Guarrini*, *Bonvicini e Melchiorre.*

Depretis (presidente del Consiglio) non dirà che brevissime parole.

È dolente di non poter accettare l'emendamento dell'on. Fano. Annunzia che da Berna giunse la comunicazione che sta per stipularsi il trattato pel Monteceneri. Crede d'aver fatto il possibile per tutelare gli interessi di Milano e della Lombardia.

Il Governo studierà la linea Novara-Pino, secondo le direzioni in progetto, ma non accetta proposte che vincolino la scelta del tracciato.

Il Ministero non può aecettare proposte che alterino la base finanziaria del progetto; e ciò dice all'on. Englen, al quale promette pure di studiare una nuova linea più breve da Roma a Napoli.

Il Ministero non accetta la proposta dell'on. Angeloni sulla linea Sulmona-Campobasso; e non può accettare nemmeno la proposta dell'on. Mordini, benchè riconosca la grande importanza della linea Aulla-Lucca, a cui promette di accordare possibilmente una precedenza nella esecuzione.

Conclude osservando che da 33 sedute si sta discutendo questo progetto di legge, e prega la Camera di andar adagio nell'ammettere variazioni, meno quelle che la Commissione proporrà.

Grimaldi (relatore) dice che deve dare il suo parere su 36 emendamenti; cercherà però d'esser brevissimo.

La Commissione accetta che la linea Ceva-Ormea vada in terza categoria.

Oppone la questione pregiudiziale all'emendamento Frenfanelli.

Parlando della linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, non può accettare che lo stacco della linea sia da Cesena, come vorrebbe l'on. Saladini. Tenendo conto delle ragioni esposte e dei progetti, la Commissione acconsente invece che la linea di Fabriano vada in terza categoria, come è proposto dall'on. Baccarini.

Relativamente alla linea Roma-Gaeta-Napoli, espone le ragioni per le quali la Commissione la inscrisse in 5ª categoria. Invita però il Governo a studiarla per l'avvenire; per ora la Commissione invita la Camera a votare i tracciati proposti.

Il relatore parla poi della linea Mantova-Legnago-Monselice-Este.

La Commissione aderisce alla prima parte delle proposte degli on. Tenani e Chinaglia, principalmente per le ragioni militari.

E una linea compresa nella legge del 1873; è giusto che sia reintegrata com'era nel suo nascere, prolungandola cioè per Monselice.

La Commissione accetta il prolungamento Mantova-Monselice, ma non acconsente però che la linea vada in seconda categoria. Essa dovrebbe restare nella terza, secondo i criterii che inspirarono la legge del 1873.

Il relatore espone l'avviso della Commissione sugli altri emendamenti degli on. Romano e Melchiorre, che non accetta.

Parla poi della linea Mestre-Portogruaro e prolungamenti.

La Commissione riconosce l'importanza del prolungamento della linea da Mestre-Portogruaro per Casarsa-Spilimbergo-Gemona, e la accetta.

La Commissione mantiene però la linea in terza categoria, e riconosce pure la necessità dell'aggiunta della linea commerciale Treviso-Oderzo-Motta.

Questa linea trasversale fu accettata dal presidente del Consiglio.

L'on. relatore esamina altri emendamenti che la Commissione non accetta, compreso quello per la Stazione in Trastevere.

Dichiara poi che la Commissione si riserva ad esaminare nella terza categoria l'emendamento relativo alla linea di Vittorio e Cadore.

L'on. relatore riassume le sue idee, e conchiude eccitando la Camera ad approvare le proposte concertate fra la Commissione e il Ministero.

Mezzanotte (ministro) si associa alle considerazioni del relatore, e prega la Camera di approvare le proposte annunziate.

Pres. Interroga la Camera se crede che la discussione degli emendamenti continui.

La Camera delibera che la discussione non continui.

Venendosi ai voti, la Camera approva:

1. Linea Ceva-Ormea per Porto Maurizio in terza categoria.
2. Aulla-Lucca in terza categoria.
3. Ponte Santa Venere-Avellino in terza categoria.
4. Fiumara d'Atella-Candela in terza categoria.
5. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano dalla quarta alla terza categoria.

L'emendamento per iscrivere questa linea in seconda categoria, dopo brevi parole dell'on *Finzi*, al quale risponde il *Presidente del Consiglio*, è respinto.

È respinto un emendamento dell'on. *Melchiorre* per la linea Isernia Ortona.

La Camera approva in terza categoria la linea Foggia-Manfredonia, secondo era proposto nel progetto.

Sono respinti gli emendamenti degli on. Romano e Angeloni.

È approvata in terza categoria la linea Sulmona-Isernia-Campobasso.

Amadei ritira il suo emendamento.

Robecchi ritira l'emendamento per la linea Arona-Gravellona.

L'emendamento dell'on. Fano per la linea di raccordo da Gallarate, da inscriversi in seconda categoria, è respinto.

Pres. L'on. Fano propone la linea stessa per raccordo da Gallarate a un punto della Novara-Pino in terza categoria.

L'emendamento dell'on. Fano, dopo due prove e controprove, è approvato (*Segni d'approvazione).*

L'emendamento dell'on. Pianciani è respinto.

Frenfanelli ritira il suo.

Saladini dichiara che, profondamente addolorato da questo spettacolo, ritira il suo emendamento, e ritira sè stesso. (L'on. deputato esce dall'aula).

L'emendamento dell'on. Righi per la linea Mantova-Peschiera è respinto.

È pure respinta l'iscrizione di questa linea in terza categoria.

Pres. Ora viene la linea Santhià-Sesto Calende, che Commissione e Ministero non accettano.

Sambuy, essendo assenti gli on. Villa e Spantigati, ritira la proposta, per non comprometterla. Se gli fosse stato concesso di parlare, avrebbe potuto svolgerla, ma la riserva.

Mocenni ritira la sua proposta.

Pres. L'on. Bonghi propone in seconda categoria la linea Vittorio-Belluno, e l'on. Luzzatti in terza.

La Commissione si riserva di esporre le sue idee su questa linea.

Bonghi si associa alla proposta dell'on. Luzzatti.

Pres. Ora viene la linea Legnago-Este-Monselice.

Cavalletto non insiste nella variante per Teolo.

Chinaglia chiede si voti sulla proposta per l'iscrizione in seconda categoria di quella linea.

La Camera approva invece la linea Mantova-Legnago con prolungamento Este-Monselice in terza categoria.

Pres. Gli on. Cavalletto e Chinaglia propongono l'iscrizione in seconda del tronco Mantova-Legnago.

La Camera non approva il passaggio di quella linea alla seconda categoria, e la mantiene in terza, com'è proposto dalla Commissione.

Pres. Ora viene la linea Mestre-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, coll'aggiunta della trasversale Treviso-Oderzo-Motta.

Cavalletto si associa alla proposta della Commissione, e ritira il suo emendamento.

È approvata quella linea in terza categoria coll' aggiunta indicata.

Fabris chiede sia iscritta in terza categoria la linea Portogruaro-Latisana-Palmanova-Udine.

È respinta.

Pres. Viene la proposta dell'iscrizione in terza categoria della linea Mestre-San Donà-Portogruaro.

È approvata.

San Donato ritira la sua proposta per la linea Napoli-Gaeta-Terracina-Roma, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero.

Si approva invece che la linea Velletri-Terracina sia inscritta in terza, come pure la Sparanise-Carinola-Gaeta.

È approvato finalmente il complesso della seconda categoria, tabella *B*.

Pres. Sono così approvate, oltre le linee di seconda categoria, quindici di terza.

(*Continua*).

I TRASPORTI DELLE DERRATE ALIMENTARI SULLE FERROVIE

Mentre si continua da più parti a gridare e diffondere insussistenti accuse contro quel coraggioso e benemerito industriale ch'è il sig. Francesco Cirio, che noi pure, insieme con gran parte della stampa imparziale ed assennata, abbiamo sempre coscienziosamente difeso e lodato, crediamo opportuno riferire dal *Popolo Romano* del 10 corr. il seguente articolo, col quale, sotto il titolo « *Invidia e lavoro* », si combattono vigorosamente gli ostinati avversarii del sig. Cirio, coll'appoggio di argomenti e ragioni che corrispondono appieno a quanto noi abbiamo sempre sostenuto in proposito.

E facciamo noi pure sinceri voti a che cessi finalmente una guerra così assurda ed ingiusta, e si cerchi invece di favorire come merita una industria che si può dire appena nata, ma però sotto i più lusinghieri auspicii, e promettente di prendere un grande sviluppo, procacciando immensi vantaggi alle nostre popolazioni agricole e industriali.

Ecco l'articolo del *Popolo Romano:*

Il nostro collaboratore Leone Carpi, in un'analisi fatta sulla Statistica delle Gabelle, ha parlato della esportazione sempre crescente fatta dal Cirio di Torino per uova, ortaggi e simili, esportazione che ha fatto entrare in Italia 30 milioni in oro in un anno, fra il lavoro del Cirio e quello degli altri.

Queste risultanze, delle quali qualunque Italiano dovrebbe compiacersi, perchè l'operosità di un cittadino torna sempre ad onore e vantaggio del paese, hanno (cosa incredibile!) suscitate le ire, le invidie e le gelosie di alcuni individui a Milano (*ed altrove*).

Se il povero Cirio non è ancora lapidato, è un miracolo.

È bene sapere anzitutto che questa speciale esportazione, che va prendendo ogni anno maggiori proporzioni, è divenuta possibile pel fatto, che il Cirio ha saputo ottenere dalle Ferrovie italiane ed estere un combinato e speciale servizio straordinario per i generi che esporta, con un relativo ribasso delle tariffe (1).

Abbiamo detto che è divenuta possibile per questo solo fatto, giacchè ci vuol poco a capire che, per vendere a Vienna, Berlino, Parigi e Pietroburgo le uova fresche, i cavoli fini, i carcioffi, i piselli, i fiori ecc., è necessario avere un servizio diretto e vagoni speciali; altrimenti, addio la freschezza!

E poichè questi servizii diretti, se dovessero pagarsi a rigor di tariffa, renderebbero impossibile la speculazione, ne consegue che la chiave di questa esportazione sta precisamente in un servizio diretto, combinato sulle Ferrovie estere ed italiane con un certo ribasso.

E qui non è male notare questo fatto, che il sig. Cirio ha ottenuto assai più grandi facilitazioni sulle Ferrovie estere che non sulle nostre. La qual cosa non ci meraviglia; perchè dal discorso pronunciato recentemente dal sig. Tirard, ministro del commercio in Francia, è apparso chiaramente che il libero scambio sarà applicato specialmente pei generi alimentari, ai quali il Governo intende di usare tutte le facilitazioni possibili ed immaginabili.

Ebbene, con tuttociò, quando la Commissione d'inchiesta per le ferrovie si è recata a Milano (*ed a Torino*), si è scatenata contro il sig. Cirio una vera tempesta di accuse per le lievi facilitazioni che gli furono accordate sulle Ferrovie dell'Alta Italia per questi speciali trasporti.

È inutile dire che a queste accuse il sig. Cirio ha risposto, dinnanzi alla Commissione d'inchiesta, con altrettante ragioni solide, le quali hanno naturalmente persuaso i membri della Commissione e il pubblico, come il movente di queste accuse non fosse che la gelosia e l'invidia, due malanni infami, che affliggono il nostro paese in un modo veramente straordinario; mentre, sia detto ad onor del vero, in Francia ed in altri paesi la riuscita di una impresa di un coraggioso industriale desta l'ammirazione, e diventa quasi una ragione di orgoglio nazionale.

Il bello è che, non contenti di essere stati smascherati, quei pochi accusatori, che fanno parlare un tal Sangiorgi procuratore, hanno sparso per l'Italia varii opuscoli, dei quali hanno inviato anche a noi varie copie (2), nel tempo stesso che hanno fatto inserire nel *Secolo* un articolo *illustrativo*.

Noi non avremmo rilevate nè le accuse, nè gli opuscoli contro il signor Cirio, perchè l'opera di un uomo laborioso e intraprendente, com'è il nostro coraggioso industriale, non ha bisogno di essere difesa; ma, dappoichè il *Secolo*, dopo aver detto che « una fitta maglia tessuta di interessi e di favori soffoca qualunque conato generoso ed indipendente, e il libro farà dello scandalo », conchiude collo « invitare, in una causa che interessa non solo il benessere, ma la moralità del paese, tutti gli *onesti* a leggere il libro del Sangiorgi ed a pronunciare il loro verdetto, all'infuori di qualunque considerazione di partito»; ebbene noi accettiamo l'invito, e uscendo dalla riserva, daremo il nostro verdetto.

Abbiamo letto, sì, e letto molto ponderatamente il libro del sig. Sangiorgi, procuratore dei concorrenti *generosi* e indipendenti; e dopo averlo letto, ci siamo formati questo criterio, che il libro stesso non è che « una fitta maglia »

---

(1) A nostro modo di vedere, non è bastantemente riassunto in questo concetto tutto quello che ha contribuito alla buona riuscita di questo commercio di esportazione: alle concessioni di tariffe mitigate per parte delle Ferrovie devesi aggiungere specialmente, che il commercio stesso è stato condotto da mani esperte, e con mezzi che garantivano la serietà del proposito e la possibilità dell'esecuzione: guarentigie che sono indispensabili, dal momento che le Amministrazioni ferroviarie si mostrarono sempre disposte a fare anche ad altri le concessioni identiche fatte al Cirio.

(2) Ne ricevemmo una anche noi.

La Red.

tessuta di cavilli e d'insinuazioni, tendenti a denigrare un onesto e coraggioso industriale italiano, il quale, anche pochi giorni fa, otteneva ad unanimità dalla Camera e dal Senato la concessione di far viaggiare sulle ferrovie Meridionali i suoi vagoni *refrigeranti* per esportare all'estero tutti quei generi, aranci, fiori, ecc., che non sono di alcuna necessità per la vita, mentre, esportati, diventano soggetto di guadagno pei nostri coltivatori, quindi di prosperità e ricchezza pel paese.

Ecco qual è il criterio che noi ci siamo formati, dopo aver letto gli sfoghi dell'invidia e della gelosia.......

Che cosa vogliono i generosi concorrenti dal sig. Cirio?

Che il Governo non accordi in piccola scala quelle facilitazioni ferroviarie concesse su più vasta dalle Società estere al sig. Cirio?

Ebbene, l'Italia introdurrà 30 milioni all'anno di meno in oro.

Le uova resteranno lì; i carcioffi, i piselli, gli aranci e i fiori si venderanno per poco o niente: non vi sarà neanche il vantaggio di coltivarli. È questo il risultato che vogliono ottenere, per invidia, i generosi concorrenti?

Perchè quei signori, che dicono di fare conati così generosi ed indipendenti, non fanno altrettanto, e imitando il sig. Cirio, non si mettono in grado di poter ottenere anch'essi le stesse facilitazioni, assicurando alle Ferrovie tanti vagoni all'anno?

Temono forse di non riuscire, e perciò non vogliono arrischiare. E allora stiano come stanno, e ammirino chi lavora ed ha coraggio e spirito d'intrapresa.

Egli è, dicono i pretesi concorrenti, che colla scusa del contratto, il sig. Cirio manda per ferrovia, con ribasso, anche i generi di altri, e quindi molti sono costretti a passare sotto le sue forche caudine.

Questa è una vera calunnia. Il sig. Cirio non manda che verdura, uova e latticini, fiori ed aranci.

È ben vero che talune spedizioni sono fatte dai produttori direttamente; ma che vuol dir ciò? Il sig. Cirio non produce certamente per 15 milioni di uova, nè per 15 milioni di verdura: altrimenti sarebbe più ricco tre volte di Torlonia. Egli ha un servizio organizzato, dei patti stabiliti coi produttori delle varie provincie, a seconda dei generi; e questi produttori, ad ogni stagione, settimana, mese, ecc., dirigono i loro vagoni pieni ad un dato punto, dove il sig. Cirio ha le sue rappresentanze per la vendita immediata sulle pricipali piazze d'Europa.

Se il Cirio prestasse il nome a qualcuno per altre merci e pigliasse un tanto per far risparmiare ad un negoziante qualunque il prezzo di trasporto, l'accusa sarebbe giusta; ma, dal momento che il contratto colle Ferrovie vieta, sotto pena di rescissione, tali spedizioni; dal momento che i registri dimostrano che il sig. Cirio non spedisce che vagoni dei generi ai quali è rivolta la sua industria, come si può dire che gli altri sono costretti a passare sotto le sue forche caudine?

Certamente, i produttori si rivolgono di preferenza a lui, sia perchè assicura tutto l'anno la vendita dei prodotti, sia perchè può usare delle facilitazioni, mercè il ribasso sui trasporti.

Ma questo ribasso perchè lo ha? Perchè è obbligato a trasportare non meno di mille vagoni — ciò che vuol dire che, trasportandone 900, 800, o 500, è obbligato a pagare per mille (3). — Insomma, è la grande quantità e il tenue guadagno che assicurano questa esportazione.

In conclusione, il fatto è questo: che il sig. Cirio, colla sua industria, ha trovato mezzo di fare entrare in Italia 30 milioni all'anno per prodotti nazionali, che non alterano affatto l'economia pubblica; il fatto è, che molti agricoltori hanno tratto vantaggi dallo sviluppo dato a questi generi che si esportano; e finalmente sta il fatto, che domani chiunque abbia il coraggio, l'operosità e l'attività del Cirio per poter fare altrettanto, ottiene le stesse facilitazioni.

(3) Anzi l'impegno è di 2000 vagoni annui per l'Italia, e di 3000 per le Ferrovie Meridionali austriache.

(La Red.).

Che cosa sono adunque tutte queste accuse di favoritismo e di protezionismo, quasichè il Cirio rubasse i quattrini allo Stato?

Non sono che sfoghi d'invidia, di gelosia, di cattiveria, tre malattie che affliggono il nostro paese, ogni qualvolta un coraggioso industriale, colla perseveranza, coll'ingegno, col lavoro e con un po' di fortuna, riesce a fare qualche cosa di serio, di utile e di vantaggioso.

Se invece di perdere il tempo in isfoghi inutili, che provano l'inerzia o l'ignavia, gli invidiosi e i gelosi cercassero di imitare e superare l'altro nella produzione e nell'industria, l'Italia sarebbe un po' più prospera e più ricca, e vi sarebbe meno miseria; giacchè il coraggio e l'attività di pochi vuol dire il lavoro e il pane per molti!

Nostre Corrispondenze

Roma, 17 giugno.

« Saper aspettare è il grande segreto del successo », insegnava De Maistre, e non poteva insegnare massima più preziosa e più vera. *Sapere aspettare* lungamente il raccolto, non già, ben inteso, seggendo in piume, colle mani in mano e gli occhi rivolti al soffitto, ma bensì seminando e coltivando il terreno accuratamente, pazientemente, perseverantemente, dacchè gli è appunto il frutto maggiormente agognato che spesso giunge a più tarda maturità!......

Ed ottenne, in verità, il successo, il più insperato ancora qualche tempo fa, ma insieme il più meritato, l'ingegnere barone De Vautheleret, autore del progetto della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza attraverso il Colle di Tenda, sapendo aspettare dal 1872 al 1879, precisamente secondo l'intendeva quell'acutissimo spirito di De Maistre. Anzi, ho detto impropriamente il 1872; perchè l'egregio ingegnere produsse bensì al pubblico soltanto in quell'anno un suo disegno preliminare di una strada ferrata tendente a congiungere, nella più diretta maniera, il Piemonte col sud-est della Francia, ma ciò era già il risultato di lunghi e coscienziosi studii. Nè d'allora in poi egli tralasciò mai più nè studio, nè fatica, nè spesa per mutare in seta, non già la foglia bell'e formata, ma il semplice germe del gelso da lui stesso piantato, combattendo e superando enormi difficoltà d'ogni ordine con quella indomabile fede con cui, se non si movono, almeno si traforano le montagne.

Il progetto primitivo delle nuove costruzioni presentato alla Camera, voi lo sapete, confinava ancora nel regno dei sospesi la ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza per il Colle di Tenda; la Commissione parlamentare, riconosciuti ed apprezzati gli alti meriti della linea, si mosse a pietà di lei, e le limitò a quindici anni la pena del purgatorio. Ma venne il finimondo, quando uno meno se l'aspettava; e in quel giorno di pochissimo giudizio governativo, che tenne luogo al vaticinato giorno del giudizio universale, in mezzo a tutta l'ingiustizia ed al danno del proposto passaggio di tutte le ferrovie da una categoria all'altra, si rese almeno larga giustizia alla linea Cuneo-Nizza, togliendola alle immense incertezze dell'avvenire, per collocarla, se non addirittura tra la piena beatitudine della 1ª categoria, per lo meno nella più prossima sfera. Nè mancarono altresì all'ultima ora i ragguardevoli e fieri av-

versarii di questo destino; perchè sapete come gli onorevoli Basteris, Celesia e Borelli Bartolomeo abbiano strenuamente combattuto alla Camera, nelle sedute del 10 e dell'11 corrente, per una linea Ceva-Oneglia in surrogazione della linea Cuneo-Ventimiglia. Ma fortunatamente la grande maggioranza dei deputati non aveva perduto la memoria dell'efficacissima difesa di quest'ultima linea, qualche settimana prima sostenuta da un altro Borelli, il dottore Giovanni Battista, col notevolissimo discorso da lui pronunciato nelle tornate del 29 e 30 aprile. Fortunatamente l'on. Biancheri, ex-presidente della Camera, produsse un irresistibile effetto colla sua persuasiva eloquenza d'uomo di grande criterio e di gran cuore, e la linea Cuneo-Ventimiglia fu approvata colla più splendida votazione. (*).

Lasciate ora anche a me la pretesa di rivendicare la millesima mia parte della vittoria, perchè, ve lo ricorderete, ho rotto anch'io assai lancie nell'arena del *Monitore*, sino dal 1874, a favore di questa strada ferrata, le cui sorti divennero oramai tanto sicure, da non potersi più menomamente dubitare che verrà ben presto eseguita, o in modo o nell'altro. E non è parlando a vanvera che dico: « o in un modo, o nell'altro »; al contrario mi espressi così di proposito, preoccupato come sono di scorgere codesto corpo vivo, che è la strada ferrata Cuneo-Nizza, abbracciata ad un corpo morto, che è divenuto l' attuale progetto per le nuove costruzioni ferroviarie, stando alle mie profetiche viste, della cui velleità voi vorrete darmi venia. Nella prossima mia lettera vi annuncierò apertamente e vi chiarirò la mia profezia. —

Quel ti vedo e non ti vedo del riscatto delle Ferrovie Romane, stipulato definitivamente oggi ed eseguito al 1881; quell'ibridismo d'un Consiglio d'amministrazione, composto di sette membri eletti dal Governo e quattro da una Società che non è più Società, che rimarrebbe risponsabile e non risponsabile di una vastissima amministrazione; quel lusso di Stato-maggiore di un Direttore generale e di un Vice-direttore, di un Direttore dell'esercizio e di un quarto Vice-direttore; tutte queste proposte infine del progetto governativo non incontrarono punto il favore della Commissione parlamentare; la quale deliberò invece di proporre, per bocca del suo relatore eletto nella persona dell'on. Baccarini, doversi effettuare il riscatto col 1° gennaio 1880, e doversi assumere dal Governo l'esercizio della rete nell'identica maniera, in base all'identica legge ed identico regolamento in vigore per l'Alta Italia. Ma questo assai più logico e savio contro-progetto verrà in discussione fra pochi giorni, nell'ultimo scorcio dell'attuale sessione? Lo si spera, e lo si crede anzi tuttora pressochè dall'universale; io lo spero non meno vivamente di tutti, ma non ci credo più, e ve lo scrivo a costo di guadagnarmi il nomignolo di vera o falsa Cassandra. —

Riassumo ora, come al solito, le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dall'8 al 15 giugno corrente.

Dalla Sezione prima vennero approvati i progetti:

del 3° tronco della provinciale di 1ª serie Soveria Manelli-Santa Severina, compreso tra il fiume Porto e la Cona di Caffardi, in provincia di Catanzaro;

di una variante al primo tronco della strada di S. Giuseppe dei Mortilli, da Poggio Reale alla Guglia sulla trazzera di Corleone, in provincia di Trapani;

per aumento di binarii nella Stazione di Cremona, richiesto dal nuovo instradamento delle merci transitant per il Genovesato ed il Veneto;

e finalmente per alcune opere di consolidamento nei tronchi ferroviarii Buffaloria-Cosenza, e Favarotta-Licata.

La Sezione seconda approvò il progetto per sistemazione dell'argine destro del Tagliamento e sinistro dell'Emissario Cavrato, a difesa dell'abitato di Cerarolo, in provincia di Venezia; un progetto di lavori urgentissimi per la difesa frontale della botta Salvioli e pel riordinamento di un tratto d'argine a destra del Panaro, dalla Golena Bruini all'idrometro Staffione, in provincia di Modena; e per lavori analoghi ad un tratto dell'argine Ragnino in destra del fiume Secchia, nella provincia stessa.

Il Consiglio generale approvò poi in massima, sotto i riguardi tecnici, però con varie riserve e modificazioni, progetti dei tre tronchi di una ferrovia da Treviso per Oderzo, Motta e Casarsa a Spilimbergo; ed approvò pure una variante proposta al tracciato fra i chilometri 1 + 761 e 2 + 359 del 1° tronco della linea di Vallelunga, ed il progetto per sistemazione del fiumicello Brendola, in provincia di Vicenza. B.

(*) Vedi più sopra il resoconto della seduta dell'11 della Camera dei deputati. (La Red.).

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

I plenipotenziarii del Governo italiano, comm. Allievi e Massa, presso il Governo svizzero per la stipulazione del trattato riguardante la costruzione della ferrovia del Monteceneri, sono rientrati stamane in Italia. Il trattato è stato firmato a Berna lunedì sera, 16 corrente.

Per quanto ci consta, i nostri delegati avrebbero ottenuto l'intento, essendo stato accettato in massima il programma, tracciato dall'ordine del giorno del Senato del 22 maggio u. s.

Nello stesso giorno, il Consiglio federale ha nominato membri del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo i suddetti signori Allievi comm. Antonio, deputato al Parlamento italiano, e Massa comm. Mattia, Direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia.

Ieri è partita per Vienna la Commissione dei delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, che annuciammo nel precedente numero, allo scopo di concretare i preliminari relativi al servizio ferroviario da attivarsi il 1° agosto coll'apertura della linea della Pontebba.

Questi preliminari si baseranno sugli orarii da stabilire in modo, che tra Vienna, le provincie dell'alta Italia aventi maggiori rapporti commerciali coll'Au-

stria-Ungheria, e la nostra Capitale Roma, possano soddisfare, così per la durata del viaggio, minore in confronto dell'antica linea del Semmering, come per le coincidenze.

Per quanto riguarda il servizio delle due Stazioni di confine sul territorio austriaco e su quello italiano, e pel tratto di linea di congiunzione tra di esse, che dovrà esser percorso promiscuamente dai treni della Rodolfiana e dell'Alta Italia, gli accordi definitivi avranno un carattere internazionale, e dovranno quindi venire ratificati in via diplomatica, anche per quanto concerne il personale ferroviario, la Polizia, Dogana, ecc.

Frattanto tali accordi verranno presi fra i delegati delle due Amministrazioni ferroviarie interessate, salva l'approvazione dei rispettivi Governi.

Gli altri accordi pel servizio cumulativo pei viaggiatori e per le merci, di carattere puramente commerciale, e per ciò che riguarda il nolo dei veicoli, avarie, scambio di biglietti, ecc., verranno presi fra le tre Amministrazioni cioè dell'Alta Italia, della Rudolfiana e della Sudbahn.

In quanto alla costruzione della Stazione provvisoria al nostro confine della Pontebba, furono date dall'Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia tutte le opportune disposizioni, a cui abbiamo già accennato.

A questo proposito. siamo invitati dalla Direzione generale della Rudolfiana a dichiarare, (e lo facciamo di buon grado), che da parte sua non si mossero mai le difficoltà, che dapprima si erano annunciate, circa lo stabilimento del servizio italiano in Pontafel; ma fu soltanto un mutamento avvenuto, come già dicemmo, nelle disposizioni del nostro Governo, il quale preferì la costruzione di una Stazione provvisoria sul nostro confine all'adattamento di appositi locali presso la Stazione austriaca di Pontafel.

Per la Stazione di Udine poi sono bene avviate le pratiche relative agli ampliamenti già accennati, mediante espropriazione di terreni, costruzione di magazzini e tettoie, e sviluppo maggiore di binarii, allo scopo di renderla atta, al momento dell'apertura della ferrovia pontebbana, al disimpegno di un regolare servizio molto più importante.

Sappiamo che l'annunciato treno di piacere fra Parigi e Venezia, che doveva effettuarsi circa alla fine del corrente mese, venne differito al 5 luglio p. v.

Abbiamo da Genova che ieri approdò in quel porto il bastimento *Beniamino*, proveniente dall'Inghilterra, col carico di 1,200 tonnellate di rotaie d'acciaio, destinate all'armamento dell'ultimo tronco della ferrovia della Pontebba. Si diede subito mano allo scarico del materiale pel suo inoltro a destinazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tramway Roma-Tivoli. — Domenica scorsa, come si era annunziato, ebbe luogo la inaugurazione del *tramway* fra Roma e Tivoli.

Il treno partì dalla Stazione delle Ferrovie Romane al tocco. Gli invitati erano circa 200 con 6 vetture.

Giunti al Portonaccio, si fecero due treni, e alle 2.48 minuti si arrivò al Ponte Lucano, vale a dire ai piedi della salita di Tivoli.

In meno di 20 minuti la ripida salita di Tivoli, lunga 6 chilometri, con curve straordinarie, fu percorsa dalla macchina con una velocità ed un'agilità tali da sorprendere tutti.

Sotto un padiglione appositamente eretto, il Sindaco e il Consiglio comunale di Tivoli, unitamente ad altri Sindaci di Comuni vicini, ricevettero le Autorità e i personaggi invitati. Una folla immensa di popolo, e si potrebbe quasi dire tutta Tivoli, prendeva parte alla festa.

Dopo le dovute presentazioni, il Vescovo di Tivoli, circondato dal clero, venne ad impartire la benedizione al primo treno.

Compiuta la cerimonia, la banda di Tivoli intuonò l'inno reale, e si entrò in città per finire alla villa, ov'era preparato un sontuoso *buffet* per 250 coperti.

Al momento opportuno, il Sindaco di Tivoli, con brevi ed acconcie parole salutò i convitati, e ringraziando il Governo e le Autorità che avevano contribuito ad unire le due città, fece i più sentiti elogi della Società Belga, e propinò alla salute del Re d'Italia.

L'on. Lacava, segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, prese la parola a nome del Governo, e le parole da lui dette spontaneamente e alla buona furono molto applaudite.

L'on. Pietro Pericoli lesse una dotta memoria storica sulla città di Tivoli; indi prese la parola il sig. Van Loo, ministro del Belgio presso il Re d'Italia, per rispondere al saluto del Sindaco e dell'on. Lacava.

Il sig. Tant, presidente del Consiglio della Società, ringraziò in francese il Governo e l'Autorità delle lusinghiere parole rivolte alla Società, e salutando la gloriosa Dinastia di Savoia, chiuse al grido di: *Viva l'Italia!*

Il senatore Cencelli, presidente del Consiglio provinciale, fece l'elogio della Società, ed augurò alle due città un lieto avvenire.

Il cav. Fiorentini, consigliere delegato, fece l'elogio della Deputazione provinciale di Roma, che si mostrò animata da uno spirito veramente ammirabile, nel promuovere la costruzione di questa linea.

L'on. Branca, segretario generale del commercio, salutò in francese il Ministro del Belgio e la Società, notando come la migliore solidarietà fra le due nazioni era questa dell'associazione del capitale col lavoro.

Alle 6.5, preceduti dalla banda cittadina, si rimontò in treno, e alle ore 8.27 si entrava nella Stazione di Roma.

A questo proposito aggiungiamo i seguenti cenni:

La distanza che separa Roma da Tivoli è di miglia romane 18 pari a 27 chilom.; la nuova linea atteso qualche cambiamento nel tracciato misura invece m. 28,385 a partire dall'attuale Dogana presso la stazione centrale.

I treni partono dalla stazione centrale, poichè il binario della nuova linea ha lo stesso scartamento della ferrovia ordinaria.

Al passaggio al livello del Portonaccio, dove la strada provinciale s'interseca colla linea Roma-Firenze, si è stabilito un binario di raccordamento, mediante il quale il treno per Tivoli abbandona la ferrovia ordinaria per entrare sulla strada provinciale.

In questo punto la ferrovia si trova all'altezza di metri 19, 68 sul livello del mare; la nuova linea però comincia a salire con pendenze minime, finchè giunta a Ponte Lucano, cioè dopo aver percorso circa 18 chilometri, raggiunge l'altezza di metri 43,90.

Oltrepassato Ponte Lucano comincia la pendenza forte

di 0,40 per ogni metro, e questa livelletta si mantiene per 4850 m. per giungere alla Stazione di Tivoli.

La linea Roma-Tivoli non ha Stazioni intermedie, ma cinque fermate, o meglio cambiamenti a doppio binario, che servono all'incontro dei treni. Queste fermate sono le seguenti:

Campo Verano — Ponte Mammolo — Tavernucole — Bagni delle acque Albule — Ponte Lucano.

Oltrepassato questo ponte, ed a partire dalla strada di Zagarolo, la ferrovia abbandona la via provinciale, e percorre una deviazione per la lunghezza di circa 350 m. Più in là, la Società ha dovuto provvedere all'allargamento della strada provinciale per collocare la ferrovia, e questi due sono i lavori più importanti che essa ha eseguito.

Verso Tivoli, a circa un chilometro di distanza dalla Stazione, è stato collocato un binario speciale, per il quale si opera il regresso dei treni.

Questo lavoro è stato eseguito per evitare una curva di raggio ristretto, che si trova sulla strada provinciale e che poteva presentare qualche pericolo. Al binario di regresso è aggiunto un altro binario detto di salvamento, in modo che i treni riescono a giungere alla Stazione di Tivoli, secondo lo stesso sistema col quale quelli della linea Asciano-Siena giungono a quest'ultima Stazione.

Quanto alle curve che percorre la ferrovia, la minima di esse ha un raggio di 40 m., la più larga ha un raggio di 1000 metri.

Questi press'a poco sono gli elementi del tracciato della ferrovia; quanto all'esercizio, i treni ordinarii, composti di tre o quattro vetture, sono rimorchiati da alcune piccole locomotive, le quali però sono abbastanza potenti, da superare pendenze forti come quelle di cui abbiamo parlato.

Tramways di Torino. — La Società anonima dei *Tramways di Torino* ha pubblicato l'avviso per l'annunciata sottoscrizione a 17,770 azioni, al prezzo di L. 243.50, che sarà aperta a Bruxelles il 21 corr., dalle ore 10 alle 1.

L'avviso medesimo è accompagnato dai seguenti interessanti ragguagli, che traduciamo di buon grado dal *Moniteur des intérêts matériels*:

La suddetta Società anonima è stata costituita il 5 giugno corr. col capitale di 4,500,000 fr., diviso in 18,000 azioni da fr. 250 ciascuna. Non esistono Obbligazioni, nè alcun debito sociale.

Le concessioni ottenute sinora dalla detta Società si estendono sino al 31 dicembre 1906; alla qual epoca, la Città di Torino avrà la facoltà di riscattare tutte le linee ed il materiale relativo, dietro perizia, ovvero di prorogare le concessioni stesse per un altro trentennio, all'espiro del quale tutte le installazioni ed il materiale rimangono, senza indennizzo, in proprietà della Città.

Le linee finora costrutte ed in esercizio costituiscono una rete *interna* di 17,500 m., oltre una linea esterna da Torino a *Moncalieri*, di 11,400 m.: cioè in totale m. 28,900. Il compimento di alcuni tronchi dipendenti dalle linee già costruite, e la costruzione di una nuova linea per la quale sono già inoltrate le trattative, porteranno lo sviluppo totale della rete a m. 35,200.

Una somma di fr. 475,000 rimane disponibile alla Società per far fronte alle spese di costruzione e per completare il materiale. Essa possiede inoltre, per le cauzioni delle diverse concessioni, 3,550 lire di rendita italiana 5 p. 0[0 (ossia un capitale nominale di 71,000 fr.)

La rete *interna* è esercitata a cavalli. Sulla linea di *Moncalieri* venne introdotta parzialmente la trazione a vapore, che funziona regolarmente (*).

I cavalli ad uso della Società sommano a 237: si hanno 114 vetture tra aperte e chiuse. Le installazioni comprendono scuderie e rimesse per 255 cavalli e 128 vetture, ufficii per la Direzione, ecc.

La rete *interna*, ch'è la più importante, serve ad una popolazione di 220,000 abitanti, agiata, attiva e laboriosa. Essa si collega con quattro Stazioni ferroviarie, e le varie linee mettono capo al centro della città. Un servizio organizzato con perfetta regolarità, il materiale in ottimo stato, una tariffa moderata e nondimeno abbastanza rimuneratrice, hanno meritato a quest'impresa le simpatie della popolazione, ed assicurato il successo, che non può che aumentarsi in avvenire.

I prodotti della rete *interna* furono:

Dal 1° aprile 1876 al 31 marzo 1877, di L. 85,324.52, su 3 chil. in esercizio;
» 1877 » 1878 « 326,245.19, su 9 1[2 in esercizio;
» 1878 » 1879 « 504,143.35, su 13 1[2 in esercizio;

cioè pel 1° anno L. 26.441.50 al chil., pel 2° anno lire 35,080.13, e pel 3° L. 37,343.22, benchè parecchi chilom. nuovi sieno stati aperti verso la fine di quest'ultima annata. Durante il primo trimestre, la lunghezza era di 11 chil., e durante l'ultimo era invece di 16.

Tali risultati sono invero soddisfacenti, e permettono di calcolare sopra un prodotto di circa 40,000 lire al chil. per la rete completa; tanto più che la via Roma, nella quale il movimento è più considerevole, è compresa nelle nuove linee, di cui è ora assicurata la concessione.

Calcolando solo a 38,000 lire al chil., i prodotti della rete interna, completata a 23,800 m., ascenderebbero a 900,000 lire. Le spese sono attualmente di 0.36 per chil.-vettura, e non possono che diminuire in seguito alla ripartizione delle spese generali sopra un servizio più considerevole.

Il servizio della intera rete richiederà un percorso annuo di circa 1,350,000 chil.-vettura, in proporzione del servizio attuale; e quindi una spesa di circa 500,000 lire, lasciando così un beneficio annuo di L. 400,000.

La linea da Torino a *Moncalieri*, della lunghezza di m. 11,400, serve alle importantissime relazioni tra queste due città. L'esercizio parziale a vapore diede risultati così soddisfacenti, in seguito all'aumento di velocità ed alla possibilità di far trainare contemporaneamente più vetture allorchè il traffico è più attivo, come nell'estate, che si ha ogni ragione di calcolare sopra un notevole aumento di prodotto coll'estensione di questo sistema all'intera linea.

I prodotti sulla medesima salirono:

Dal 1° aprile 1876 al 31 marzo 1877 a L. 99,717.15.
» 1877. » 1878 — « 103,208.25.
» 1878 » 1879 — « 107,516.75.

Durante l'ultimo trimestre del 1878, i prodotti per chil.-vettura furono di L. 0.75, contro 0.56 nel 1877. Durante il 1° trimestre 1879, essi furono di L. 0.73 contro 0.45 nel 1878. Questi risultati sono dovuti all'uso dei motori a vapore; e si può sperare che, generalizzandosi tale sistema, i prodotti annui su questa linea non saranno guari al disotto di L. 130,000. Il percorso sarà di circa 140,000 chil., che importerà una spesa di circa L. 50,000; e quindi il beneficio annuo raggiungerà le 80,000 lire.

A questa cifra bisogna aggiungere annualmente 40 a 50,000 lire per prodotti indiretti, interessi di capitali, cauzioni, ecc.

Secondo tali previsioni, appoggiate ai risultati finora ottenuti, e stabilite con grande moderazione, il beneficio della rete completa può essere calcolato a circa 525,000 lire all'anno.

Bisogna però dedurre, per deprezzamento dell'inventario, per ammortizzazione dei cavalli e spese d'amministrazione, circa L. 0.09 per chil.-vettura, cioè L. 135,000 pel percorso totale di circa 1.500,000 chil.

Il beneficio netto sarebbe così ridotto a circa L. 390,000, cioè 350,000 fr. Esso assicurerebbe largamente sin da principio l'ammortizzazione del capitale e l'interesse alle azioni, colla prospettiva di un aumento di prodotti in conseguenza dell'inevitabile aumento del movimento.

Tramways di Genova. — La Deputazione provinciale, nella seduta di mercoledì scorso, ha fissato alcune condizioni circa la concessione per il prolungamento della linea Rivarolo, del *tramway*; così che, se la Società accetta, riescirà probabile l'apertura in quest'anno stesso della linea fino a Bolzaneto.

(*) Ora tale trazione venne applicata con buon successo a tutta la linea, partendo dal centro della città, cioè da Piazza Castello. (La Red).

Ferrovia di Vallelunga.. — Scrivono alla *Libertà* da Vallelunga, 3 — I lavori dei due tronchi di ferrovia procedono benissimo, e l'Impresa Neri, Ciampi e C. lavora con grande alacrità.

Attualmente essa lavora con 1800 operaj, e per darvi un'idea dell'attività impiegata, vi dirò che nella giornata di ieri fu fatto un movimento di terra di circa 250 mila metri cubi.

Gli approcci delle due bocche della galleria di Magazzinazzo, lunga 2200 metri, sono a buon punto: si è già dato mano all'escavazione dei due pozzi; la strada di servizio di tutta la galleria è finita, e attualmente si sono principiati i lavori di muratura allo scoperto; insomma, il lavoro è vivacissimo per tutta la lunghezza dei 19 chilometri del secondo tronco.

Nel terzo tronco poi, dev'essere costruita la grande galleria di Marianopoli; si sta tracciando la strada di trasbordo attraverso la montagna, e si costruisce frattanto un grande fabbricato, che servirà per gli Uffizii e per l'alloggio di tutti gli ingegneri.

Il cantiere è bellissimo, ben provvisto di materiali, e capace di dare arnesi ed alloggio a 1200 operaj. Vi è un ospedale per 24 letti, un magazzino di vini con pane all'uso di Firenze, e una grande fornace ove si cuoce il materiale necessario per le murature.

Come mezzi di trasporto, vi sono 100 barrocci, altrettante bestie a soma del paese, 20 cavalli e 20 bovi.

Il tutto poi procede con una regolarità, che lascia sperare l'esecuzione puntuale dei lavori.

Ferrovia d'accesso al Gottardo. — Benchè la Camera dei deputati abbia sciolto favorevolmenie la questione relativa alle ultime istanze di Milano per la linea di accesso al Gottardo, come risulta dal resoconto parlamentare che pubblichiamo più sopra, pure crediamo opportuno di riferire, come documento, la seguente deliberazione, ch'era stata presa in proposito della Deputazione provinciale di Milano:

« La Deputazione provinciale di Milano, nella sua seduta del giorno 6 giugno 1879;

« Dolente che la Camera dei deputati, nella sua adunanza del 24 maggio u. s., nel determinare l'andamento della linea ferroviaria d'accesso al S. Gottardo, non abbia creduto di tener conto delle vive e reiterate rimostranze di questa Provincia e delle altre rappresentanze milanesi, e abbia determinato doversi, nell'interesse generale dello Stato, preferire a quello da esse proposto, e nella convinzione che valesse a conciliare tutti gli interessi così vivamente difesi, un tracciato passante per Sesto Calende;

« Compresa dalla necessità di scongiurare, in parte almeno, il danno che per tale deliberazione conseguirebbe al Commercio milanese, ove, per accedere al San Gottardo per la via piana, che dal grande traffico sarà sempre preferita, il movimento in derivazione da questa città o a destinazione della stessa dovesse subire il prolungamento e il disagio di un raccordo a Sesto Calende;

« Facendosi interprete dei voti dell'intera cittadinanza, ed in particolar modo del ceto commerciale, che con speciale petizione volle sollecitare in merito l'appoggio di questa Rappresentanza provinciale;

Vista l'urgenza del caso e l'impossibilità di convocare in tempo utile il Consiglio provinciale;

« In sostituzione al medesimo;

« Sentito il Relatore;

« *Delibera*

« Di invocare dal Nazionale Parlamento e dal regio Governo che nell'elenco delle ferrovie da costruirsi, secondo il progetto di legge che si sta discutendo alla Camera, sia compresa in prima, o almeno in seconda categoria, una linea che, partendo dalla Stazione di Gallarate, si porti in un punto della linea internazionale Sesto-Calende-Luino, in modo d'assicurare un raccordo più diretto e tale da soddisfare, tanto gli interessi generali dello Stato, quanto quelli speciali di Milano e di tutta la estesa zona d'Italia, il cui commercio, per avviarsi in direzione del San Gottardo, dovrà transitare da Milano ».

L'accennata petizione degli industriali e commercianti milanesi e la deliberazione della Deputazione provinciale furono presentate al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Presidente della Camera dall'onorevole Gorla il giorno 9 corr.; e fino dal giorno 7, era stata presentata alla stessa Presidenza della Camera una mozione, firmata dai deputati Fano, Gorla, Restelli, Martelli, Robecchi, Cagnola, Majocchi, Marcora, Adamoli e Lualdi, perfettamente conforme alla domanda presentata dalla Deputazione provinciale.

Questa domanda, come si è detto a principio, venne favorevolmente accolta dalla Camera dei deputati nella seduta del 14, però passando l'accennato tronco di raccordo in 3ª categoria, anzichè in 2ª, com'era stato domandato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* reca quanto segue circa la seduta del 12 corr. al Consiglio federale:

La scelta dei membri del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, la cui nomina era riservata al Consiglio federale, è caduta sulle seguenti persone: i signori Allievi in Roma, membro del Parlamento; Kinel, consigliere intimo in Berlino; Massa, direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia in Milano; Mebes, direttore generale delle ferrovie alsaziano-lorenesi in Strasburgo; Rohr, consigliere di Governo in Berna; Spiller, consigliere di Governo in Zurigo.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria fu nella scorsa settimana: dalla parte di Göschenen di metri 20.30, da quella di Airolo di metri 24.70; in totale m. 45, cioè in media giornaliera m. 6.45.

Restano da forare, per compiere la galleria di direzione, m. 1575.30

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Ticin.* del 16 corr. dice:

Ai Consigli legislativi venne trasmesso il seguente progetto di risoluzione federale concernente la linea del Monteceneri:

« L'Assemblea federale della Confederazione svizzera, presa cognizione di un messaggio del Consiglio federale del 12 giugno, decreta:

« 1.° Il Consiglio federale è autorizzato a conchiudere col Regno d'Italia un trattato per la reciproca sovvenzione della ferrovia del Monteceneri e assicurare, in nome della Confederazione, un sussidio di tre milioni di franchi, a condizione che il Cantone Ticino assuma una partecipazione di un milione di questa somma, e che la Confederazione, oltre questa prestazione, non incorra in alcun vincolo ulteriore, all'infuori di quelli contenuti nelle Convenzioni del 15 ottobre 1869 e 12 marzo 1878.

« 2.° Il presente decreto federale entra immediatamente in vigore ».

— La stessa *Gazzetta* scrive:

Come è noto, in questi ultimi giorni ebbero luogo a Berna delle conferenze fra delegati del Consiglio federale e del Governo italiano, affine di promuovere immediatamente la costruzione della ferrovia del Monte-Ceneri. La Svizzera era rappresentata dai signori consigliere federali Welti e Bavier, dall'ispettore federale della Ferrovia del Gottardo sig. Koller; e dall'aggiunto sig. Dapples, quest'ultimo funzionante come redattore del protocollo; l'Italia dai sig.ri Antonio Allievi, membro del Parlamento italiano, e Massa Direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia. I preliminari del nuovo trattato da conchiudersi fra i due Stati erano già stati firmati fino dall'8 marzo p. p. fra il sig. consigliere federale Welti ed il sig. senatore Melegari, ambasciatore italiano a Berna: preliminari che ponevano la base di un nuovo sussidio particolare per la linea del Monte-Ceneri di 3 milioni di franchi per ciascuno dei due Stati, e che stabilivano le disposizioni generali del tracciato della linea stessa.

A proposito di quest'ultima parte delle trattative, togliamo dai giornali dell'interno della Svizzera le seguenti notizie. Il progetto di tracciato preso per base delle trattative prevede, alla parte meridionale della linea del Ceneri (Lugano-Monteceneri), delle pendenze massime del 21 0[00; alla parte settentrionale (Giubiasco-Monteceneri), sopra una lunghezza di 4 chilometri, delle pendenze massime del 26 0[00. Ora i delegati italiani, nelle conferenze avvenute recentemente, hanno insistito perchè, anche nella parte settentrionale della linea, il massimo delle pendenze non avesse a superare quello ammesso per la parte meridionale: il che avrebbe per conseguenza, che l'allacciamento della linea del Ceneri colla linea per il Gottardo non avrebbe più luogo a Giubiasco, ma bensì presso Bellinzona. Le spese per il primo tracciato sono preventivate in 11 milioni di franchi, quello per il secondo in 13 milioni.

Finora non sappiamo a quale dei due progetti siano riuscite le trattative dei delegati dei due Stati; ma ciò che è certo, e che ci viene confermato anche da parte attendibilissima, si è che il trattato fra l'Italia e la Svizzera per l'immediata esecuzione della linea ferroviaria del Monte-Ceneri venne firmato ieri mattina a Berna, e che, secondo ogni probabilità, già in quest'anno si potrà dar mano ai lavori di terra. (Vedi nostre *Informazioni*).

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio nazionale del Cantone di Vaud ha presentato al Consiglio esecutivo un rapporto, riguardante la situazione della questione del Sempione. Risulta da questo rapporto che, compresi tutti gl'interessi, il costo totale della linee è valutato a 130 milioni di franchi. Il Consiglio nazionale spera che l'Italia accorderà (?) una sovvenzione di 28 milioni a fondo perduto; dalla Francia attende 50 milioni, e 20 a 25 dai Cantoni e Compagnie interessate. Il rimanente (da 22 a 27 milioni) sarebbe posto a disposizione del pubblico. Il Consiglio nazionale termina il suo rapporto, riservandosi di presentare delle proposte concrete al Consiglio esecutivo, appena sia giunto il momento di agire.

Ferrovie austriache. — Leggiamo nella *Montags Revue*: La politica commerciale e ferroviaria dell'Impero tedesco, la quale è specialmente diretta contro l'Austria, richiede imperiosamente provvedimenti atti a liberare, per quanto è possibile, l'esportazione austriaca verso l'Europa occidentale da ogni incaglio tedesco. In considerazione di ciò, il Governo austriaco ha perciò stabilito di presentare al Reichsrath, non appena si riunirà, un progetto di legge per la costruzione della ferrovia di Arlberg, ed esigere che sia presto terminata con tutti i mezzi che stanno a sua disposizione.

— Il 9 corr. vi fu a Fiume la conferenza dei direttori delle Ferrovie tedesche-austriache-ungheresi, appartenenti alla lega ferroviaria. La introduzione della nuova tariffa della lega dovè essere rimessa ad altro momento, perchè mancava l'approvazione delle Autorità prussiane di controllo. Rispetto alla diminuzione del prezzo di trasporto per cereali e farine nei porti della Germania settentrionale, il presidente della ferrovia Berlino-Amburgo dichiarò che voleva avanzare una nuova petizione al Governo prussiano, specialmente per il transito. Il rappresentante della Ferrovia ungherese dello Stato dichiarò che, se si ponevano delle limitazioni al transito, era costretto a riservarsi di chiedere forti compensi.

Ferrovie tedesche. — La Commissione speciale del Consiglio federale propose al medesimo l'adozione del progetto di legge relativo alle tariffe pei trasporti di merci sulle strade ferrate germaniche, progetto che consta di 30 articoli, e che riserva all'Impero di fissare il sistema delle tariffe e dell'unità normale delle medesime per tutte le ferrovie della Germania.

Ogni eccezione a questo sistema dovrà preventivamente ottenere l'assenso dell'Impero.

Tutte le garanzie sono prese contro le perdite che potrebbe subire la produzione tedesca dal favorire i prodotti esteri. Le infrazioni alla tariffa uniforme sono minacciate di una multa considerevole. Il progetto stabilisce poi dei principii per la direzione del traffico, e delle disposizioni relative alla limitazione dalla concorrenza.

I prezzi dei trasporti delle merci saranno calcolati secondo le distanze ed i diritti di spedizione. Il chilometro di strada servirà di base pel calcolo delle distanze. Il Consiglio federale regola uniformemente le tariffe per tutte le linee ferroviarie, e determina la messa in vigore delle nuove tariffe.

Le disposizioni più vantaggiose in favore del trasporto di merci estere, comparativamente al trasporto dei prodotti nazionali, cesseranno di aver forza di legge alla fine dell'anno 1879, a meno che da ora al 1° dicembre non sieno state mantenute dal Consiglio federale.

Tutte le altre disposizioni stabilite in forza di trattati internazionali rimarranno intatte.

— Si ha da Berlino, 13, che al Consiglio federale fu presentato il progetto di legge per la costruzione di una strada ferrata tra Teturchen, Diedenhofen, Buchsweiler e Schweighausen, per motivi strategici.

— Un dispacccio *Stefani* da Berlino, 17, annuncia poi che il Consiglio federale approvò il progetto della tariffa delle merci per le ferrovie, ed incaricò una Commissione ad esaminare se il progetto implichi la modificazione della Costituzione. I Governi della Baviera, Sassonia, Wurtemberg e Città anseatiche considerano il progetto come una modificazione della Costituzione, quindi è necessaria la maggioranza dei due terzi del Consiglio federale.

Ferrovie russe. — Da Pietroburgo, 8, scrivono al *Daily News*:

In seguito a numerose petizioni delle Camere di commercio, il Governo ha instituito una Commissione per fare un'inchiesta sull'Amministrazione delle ferrovie.

L'incuria di quest'Amministrazione fa perdere, anno per anno, milioni ai commercianti ed il loro materiale è affatto insufficiente.

Bisogna aspettare spesso sei mesi prima che una mercanzia, dalle provincie del centro arrivi a Pietroburgo, e l'incertezza di queste vie di trasporto rovina Odessa e gli altri porti del Sud.

Notizie Diverse

Monumento V. E. in Roma. — L'on. Depretis, presidente del Consiglio, ha presentato alla Camera, nella seduta del 14 corr., il progetto di legge per l'erezione in Roma del monumento nazionale a Vittorio Emanuele, e ne ha chiesto l'urgenza, che la Camera ha tosto accordato.

Il concorso governativo per Roma. — Venne testè distribuito alla Camera il progetto di legge, presentato dall'on. Presidente del Consiglio, per il concorso governativo alla Città di Roma. Lo Stato darebbe 50 milioni di lire, ripartiti in due milioni all'anno nel ventennio dal 1881 al 1900, ed in un milione all'anno nel decennio dal 1901 al 19[illegible]. Il Municipio si obbligherebbe a costruire alcuni edificii di utilità e decoro nazionale. Qualora il Comune di Roma volesse affrettare le opere contemplate nel progetto di legge con una operazione di credito, il Governo sarebbe autorizzato a garantire il prestito nei limiti degli stanziamenti fissati. Ai nuovi fabbricati, costruiti entro il perimetro stabilito dal piano regolatore edilizio e di ampliamento della città, sarebbe accordata l'esenzione temporanea dell'imposta diretta e delle relative sovraimposte per una durata non maggiore di venti e non minore di dieci anni.

Ritorneremo su questo progetto di legge.

Lavori stradali in Roma. — Leggesi nella *Libertà*, del 14:

Abbiamo accennato al cattivo stato dei fossati di Castello, e dicemmo poter divenir fonti di miasmi.

Siamo lieti di poter dire oggi che il Genio militare ha

già cominciati i lavori pel loro prosciugamento, lavori che oggi stesso forse o domani saranno completati.

Ci si assicura essere intenzione del Ministro della guerra di far colmare i fossati medesimi, onde completare il piazzale cominciato. La misura sarebbe eccellente; ma qualora non fosse, per una ragione qualsiasi, adottata, insistiamo per gli *eucalyptus*.

Nuova strada in Vaticano. — La *Riforma* scrive: Sabato scorso ebbe luogo in Vaticano l'inaugurazione della nuova strada carrozzabile, che traversa i giardini papali.

Essa misura più che cinque chilometri di lunghezza, ed è formata sopra un vasto piano; fu compiuta sotto la direzione dell'architetto dei palazzi apostolici, cav. Francesco Fontana.

Il Pontefice la percorse tutta sul nuovo *landau*, fatto costruire appositamente dal carrozziere romano Ferretti; e nel rientrare in Vaticano, mostrò la sua somma soddisfazione all'architetto per la sollecitudine e per la perizia, con la quale furono condotti a termine i lavori.

Ora si sta lavorando dai giardinieri per coprire i lati di piante e di fiori.

Le valli di Comacchio. — Scrivono da Comacchio, 9, all'*Opinione*:

Le valli di Comacchio confinano colle paludi di Argenta, le quali sono ora prosciugate da un Consorzio di proprietarii. Ma le acque, derivate da queste paludi colle macchine idrovore, dove si debbono scolare ? Il Consorzio ottenne dal Prefetto di Ferrara un decreto di pubblica utilità, che lo autorizza a versare le acque delle paludi argentane nei vicini laghi da pesca del Comune di Comacchio. E non appena fu emesso il decreto prefettizio, si pose subito mano ad eseguirlo. Gli argini, che circondano le valli comacchiesi da secoli inviolati, si tagliarono subito. Quindi si produsse in queste valli una mescolanza di acque. Le acque dolci e impure delle paludi di Argenta andarono a corrompere la temperata salsedine delle acque delle valli comacchiesi, che, per la loro particolare qualità, valgono di richiamo al pesce del mare. Se si tarda a rimediare a questo stato di cose, che già arreca gravi danni alla Comunità di Comacchio, è prossimo il giorno in cui le valli comacchiesi non avranno più pesce, e tutta la popolazione sarà ridotta alla più squallida miseria. Anzi le diverrà impossibile di continuare ad abitare nelle proprie case, perchè il livello delle acque delle valli essendosi assai elevato, in tempo di pioggia e di alta marea esse inondano di già le case più basse della povera gente.

Interpretando questo sentimento universale e profondo, il Municipio, che sente pur esso di dover essere colpito dalla sventura comune, ha presentato una petizione al Parlamento, nella quale, allegando molti ed autorevolissimi pareri, segnala l'imminente pericolo della distruzione delle proprie valli e della conseguente rovina sua e dei suoi amministrati.

Il bonificamento delle paludi argentane è un' opera buona; chi lo nega ? Ma, d'altra parte, la distruzione delle valli di Comacchio ne sarebbe il tristissimo effetto. E non è fuori di luogo avvertire che il territorio argentano soggetto al bonificamento forma circa 4,000 ettari, mentre la laguna pescherecccia di Comacchio ha una estensione di ben 40 mila ettari.

Malgrado l'autorità di pareri e voti contrarii, il prefetto di Ferrara, coll'assenso del Ministero, emise il decreto di cui si è parlato. E ciò fece in seguito al diverso parere di una Commissione governativa, nominata dal Ministero stesso nell'estate del 1877; quantunque questa Commissione, pur dicendo non *parerle probabile* che, per la immissione delle acque delle paludi argentane nelle valli comacchiesi, la pesca dovesse soffrirne, aveva tuttavia soggiunto di non voler negare la *possibilità* di questo risultato. Quindi il Ministero, di fronte a questo parere non assoluto, avrebbe pur dovuto dare qualche peso ai pareri e voti contrarii, non solo di altri illustri scienziati, ma anche dei periti giudiziali e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La petizione del Municipio di Comacchio al Parlamento domanda l'intervento del Potere legislativo nella questione, che l'Autorità amministrativa ha creduto di poter risolvere con un semplice decreto prefettizio. La legge sulle opere pubbliche e la legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità richiedono che intervenga una legge ad autorizzare le opere di bonificamento delle paludi ed altre somiglianti d'interesse generale.

Strade provinciali — Con R. Decreto dell'11 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.), l'andamento già stabilito col R. Decreto del 5 settembre 1877 per la strada provinvinciale Calore-Ofanto, viene modificato nel modo seguente:

Dalla provinciale Montella-Acerne, nel sito detto *Piazza di Montella* , per l'interno dell'abitato di Bagnoli, all'altra provinciale Lioni-Materdomini, e quindi sotto Teora, sulla provinciale medesima, alla nazionale di Matera , località detta *San Ilarione.*

Consiglio superiore dell'industria e del commercio. — Per il 19 corrente è convocato in Roma il Consiglio superiore dell'industria e del commercio, per discutere sopra proposte di somma rilevanza. È questa la prima riunione dopo la riorganizzazione del Consiglio stesso.

Vendite di beni ecclesiastici. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico.

Nel mese di maggio del 1879 furono messi all'asta 276 lotti al prezzo d'asta di lire 676,295.30 , e aggiudicati per lire 789,690.33.

Nei mesi precedenti del 1879, i lotti erano stati 938; il prezzo d'asta lire 2,254,375.29; il prezzo d'aggiudicazione lire 2,903,982.09.

Quindi nel periodo dal 26 ottobre 1867 a tutto maggio 1879, si sono avuti 129,745 lotti, con un prezzo d'asta di L. 424,415,438.13, e con un prezzo d'aggiudicazione di L. 543,969,982.12.

Pagamento delle Obbligazioni Canale Cavour. — La Direzione generale del Debito pubblico porta a notizia del pubblico che, per determinazione del Ministero del tesoro (Direzione generale del tesoro) in data 30 maggio ultimo scorso, le cedole delle Obbligazioni del Canale Cavour, a partire dalla scadenza al 1° luglio 1879, sono esonerate dalla ritenuta per la parte che riguarda il rimborso delle spese di esazione della tassa di ricchezza mobile; cosicchè il montare netto pagabile per le dette cedole della suddetta scadenza al 1° luglio prossimo venturo, anzichè di lire 12.64, come fu pubblicato colla notificazione del 17 dicembre 1878, n. 43480|290204, sarà di italiane lire 12.72, pari a lire sterline 0.10.2

Le Casse postali e gli interessi del Debito pubblico. — La Direzione generale delle Poste rende noto al pubblico, che la facoltà accordata all'Amministrazione delle Poste col Regio Decreto del 28 agosto 1878, n. 4497 (serie 2ª), di prestarsi alla riscossione degli interessi semestrali sui certificati di rendita nominativa del Debito pubblico (Consolidati al 3 ed al 5 per cento) per conto dei titolari di libretti di risparmio, che era stata limitata ai certificati non eccedenti L. 200 di rendita annuale, sarà estesa col 1° luglio prossimo fino a quelli di L. 500.

Possono profittare di cotale agevolezza, tanto gli individui, quanto gli Enti morali, Società e simili, che risiedono fuori del capoluogo della provincia dove gli interessi sono esigibili, e che già posseggano un libretto in proprio nome, oppure se lo facciano appositamente rilasciare con un primo deposito.

Sono esclusi quei certificati, i cui interessi non sieno liberamente pagabili agli esibitori.

Il servizio è regolato come segue :

a) Il titolare di un libretto, che possegga certificati inscritti in suo nome, i quali abbiano interessi scaduti o di imminente scadenza, e voglia farli riscuotere, deve consegnare il libretto e certificati all'Uffizio di Posta, che tiene il conto corrispondente al libretto stesso, ritirandone ricevuta ;

b) L'Uffizio manda il libretto ed i certificati alla Direzione postale della provincia, dove gli interessi sono esigibili ;

c) La Direzione li riscuote, ne converte la somma netta in un deposito di risparmio, che inscrive nel libretto, e fa restituire, tanto il libretto, quanto i certificati, al loro titolare, per mezzo dell'Uffizio postale cui sono stati consegnati;

d) Il titolare del libretto resta poi libero di ritirare in qualunque tempo, come un rimborso ordinario, la somma stata riscossa per suo conto, o di lasciarla a frutto nelle Casse postali;

e) Possono essere rimessi per la riscossione agli Uffizii di Posta uno o più certificati a favore dello stesso individuo od ente, purchè ciascuno di essi non superi L. 500 di rendita, e purchè la somma netta da riscuotersi, aggiunta agli altri depositi risultanti dal libretto sul quale deve essere inscritta, non ecceda il limite massimo di L. 1000, stabilito dalla legge del 27 maggio 1875 pei depositi annuali.

Cotale servizio è prestato gratuitamente, sotto la guarentigia dell'Amministrazione delle Poste.

Ufficii telegrafici. — L'11 corrente è stato trasferito nella Stazione ferroviaria di Chilivani (provincia di Sassari) il servizio telegrafico pei privati, che si faceva in quella di Ozieri.

Viaggi d'istruzione. — Sono tornati a Torino dal loro breve viaggio d'istruzione gli allievi-ingegneri del 3° corso della Scuola d'applicazione del Valentino, i quali partirono, giorni sono, col loro prof. cav. Curioni. Essi visitarono il nuovo Ospedale Galliera e i lavori del porto di Genova, le cave di marmo di Carrara, l'Arsenale della Spezia, ed altre opere di costruzione

— Sono pure ritornati a Roma gli studenti del 3° anno di quella Scuola d'applicazione, i quali hanno fatto, come annunciammo, un viaggio nell'alta Italia, allo scopo di visitare le principali costruzioni idrauliche.

Erano partiti da Roma il 25 maggio, e nei venti giorni che sono stati in viaggio, si sono recati a Torino ed a Genova, dove (dice il *Diritto*) hanno avuto, per parte dei professori e degli studenti di queste città, le più cordiali accoglienze.

Decessi. — Il 4 corr. è morto a Parigi G. B. Toselli, già emigrato veneto, noto inventore della *Talpa marina*, barca metallica che permette di scendere a grandi profondità nel mare e di esplorarne il fondo. Di questa e d'altre ingegnose invenzioni del Toselli si è già parlato più volte anche nel nostro giornale.

Il Canale interoceanico. — Domenica scorsa ebbe luogo, presso la Società geografica italiana in Roma, la conferenza del comm. ing. Edoardo Gioia sui lavori del Congresso internazionale pel Canale interoceanico. Il nostro egregio concittadino (dice l'*Opinione*) era stato invitato dal presidente della Società, principe di Teano, a render conto dell'opera del Congresso. E malgrado le elezioni e l'apertura del *tramway* Roma-Tivoli, la sala era affollata.

Per più di un'ora e mezzo, il Gioia, ora leggendo, ora parlando, tenne viva l'attenzione dell'assemblea. Rammentò le diverse fasi degli sforzi fatti per compiere interamente il pensiero di Colombo, coll'aprire fra le due Americhe una via diretta dall'Europa alle Indie. Paragonò i varii progetti, e spiegò il perchè fu finalmente adottato il tracciato studiato sotto la presidenza del generale Türr, e che il canale deve condurre dalla baia di Colon sull'Atlantico alla baia di Panama sul Pacifico. Ebbe felici espressioni per rendere omaggio al Lesseps, al quale era riserbata la gloria di propugnare il taglio dell'istmo americano, dopo aver operato quello dell'istmo egiziano.

Disse la parte già avuta nel progetto, colla cooperazione agli studii preparatorii, dal Bixio e dal Muzzo martiri della scienza, coll'incoraggiamento dato, tre anni fa, al Türr, e testè colla presenza del fondatore della Società geografica italiana Cristoforo Negri, come rappresentante dell'Italia al Congresso. Ed augurò, in mezzo agli applausi, che l'Italia prenda tutta la parte che le compete a questa opera di civiltà.

Il principe di Teano, che nel presentare il comm. Gioia il pubblico, aveva ricordata la parte presa da lui al Canale da Suez, si congratulò dopo coll'assemblea di questa splendida conferenza, dove con tanta chiarezza il Gioia aveva reso conto dei lavori del Congresso, ai quali egli aveva avuto grande parte nella sua qualità di antico collaboratore del Lesseps.

Finalmente, in conformità al voto dell'assemblea, furono mandati due telegrammi di felicitazione e d'augurio all'ammiraglio La Roncière, presidente della Società geografica di Parigi, ed al sig. Lesseps.

L'arginamento del Tibisco — La *Neue Freie Presse* ha per dispaccio da Pest, 10:

Immediatamente dopo la sanzione delle leggi relative a Szegedino, il Governo ungherese, per mezzo del Ministro degli esteri, si è rivolto ai Governi di Germania, Francia, Italia ed Olanda, affinchè essi indicassero e delegassero ciascuno un eminente ingegnere tecnico di ponti e strade per prender parte alla discussione dell'arginamento del Tibisco. All'Austria non venne fatto alcun invito simile. Gli ingegneri, di cui non sono ancora conosciuti i nomi, arriveranno qui il 15 luglio, e percorreranno, insieme ad altri ingegneri del Ministero, l'intera regione del Tibisco per conoscerla meglio; saranno pure sottoposti ad essi tutti i piani di arginamento. I periti daranno poi un parere per iscritto.

Esposizione internazionale di Melbourne nel 1880. — Con circolare 8 corr, il Ministero d'agricoltura, industria e commercio ha partecipato:

1° Che il termine per la presentazione delle domande di ammissione all'Esposizione internazionale di Melbourne fu prorogato a tutto ottobre del corrente anno.

2° Che i signori Olivieri e Sarfatti di Venezia si sono assunti l'impresa di trasportare a Melbourne, per conto degli espositori che lo desiderassero, gli oggetti destinati alla Esposizione, nonchè di rappresentare gli espositori stessi nei rapporti colle Autorità delegate all'ordinamento della Esposizione.

Questa Impresa dei signori Olivieri e Sarfatti fu trovata degna d'encomio dalla Camera di commercio di Venezia; e il Ministero credette quindi conveniente di diffonderne la notizia a comodo degli espositori. Ciò per altro non deve intendersi che vincoli in qualsiasi modo o misura la responsabilità pel buon esito dell'impresa nè dalla prefata Camera di commercio, nè del Governo.

Telegrafi in Russia. — Il *Daily News* ha da Pietroburgo, 10:

La Commissione speciale telegrafica raccomanda che si estendano le linee telegrafiche nell'Impero. Queste dovrebbero esser divise in tre classi. La prima classe, di 21,340 *verste* e 410 stazioni, da completarsi in cinque anni, con una spesa annua di 840,000 rubli; la seconda classe, di 16,485 *verste* e 129 stazioni, costerebbe 2,260,820 rubli; la terza classe, di 12,822 *verste* e 90 stazioni, dovrebbe costare 4,853,950 rubli ed essere terminata prima o dopo, a seconda della possibilità. Le linee saranno molto distanti l'una dall'altra, poco adoperate, ma importantissime per il Governo.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Viaggi circolari Francesi a prezzo ridotto

Vendita nelle Stazioni Italiane dei relativi biglietti.

A cominciare dal *20 giugno corr.* e fino a tutto il *31 ottobre p. v.* saranno distribuiti nelle principali Stazioni della Rete dell'Alta Italia, dei *biglietti a prezzo ridotto per i seguenti tre Viaggi Circolari francesi:*

1° VIAGGIO — *Modana* — Chambery — Aix-les-Bains — Annecy (facoltativo) — Culoz — Lione — Macon — Dijon — Fontainebleau — *Parigi* — Fontainebleau — Dijon — Besançon — Pontarlier — Neuchâtel — Bienne — Berna — Fri-

bourg — Losanna — Ginevra — Culoz — Annecy (facoltativo) — Aix-les-Bains — Chambery -- *Modana* o *viceversa.*

2° VIAGGIO — *Modana* — Chambéry — Aix-les-Bains — Annecy (facoltativo) — Culoz — Bourg o Lione — Macon — Dijon — Fotainebleau — *Parigi* — Fontainebleau — Nevers — Saint-Germain-des-Fossés — Vichy — Clermont-Ferrand — Saint-Etienne — Lione — Culoz — Annecy (facoltativo) — Aix-les-Bains — Chambéry — *Modana* o *viceversa.*

3° VIAGGIO — *Modana* — Chambéry — Aix-les-Bains — Annecy (facoltativo) — Culoz — Bourg o Lione — Macon — Dijon — Fontainebleau — *Parigi* — Fontainebleau — Dijon — Macon — Lione — Avignon — Marsiglia — Tolone — Nizza — Monaco — *Ventimiglia* o *viceversa.*

Prezzo dei biglietti, eguale per tutti i *tre Viaggi: I. Classe L. 160, II. Classe L. 120 in oro*, più cent. *10* per bollo francese. Per i ragazzi dai *3* ai *7* anni *la metà*, oltre ai *10* cent. di bollo.

Assieme ai *Biglietti Circolari francesi* le stesse Stazioni ne distribuiranno altri speciali diretti, di *andata* e *ritorno* ed a *prezzo parimenti ridotto*, per *Modana* o *Ventimiglia.* — Questi biglietti sono di due diverse serie; cioè *Serie A* e *Serie B.* I biglietti della serie *A*, valevoli per l'andata e per il ritorno da *Modana* si distribuiranno con quelli per i Viaggi Circolari 1° e 2°; i biglietti della serie *B*, valevoli invece per l'andata a *Modana* e per il ritorno da *Ventimiglia* o *viceversa*, si distribuiranno unicamente con quelli per il 3° Viaggio Circolare francese. In conseguenza i Viaggiatori dovranno, a scanso di inconvenienti, precisare il Viaggio Circolare per il quale desidereranno avere i due distinti biglietti occorrenti.

La validità dei biglietti è fissata in giorni *60* complessivamente. Con quello Circolare i Viaggiatori potranno fermarsi in tutte le Stazioni situate lungo l'itinerario; con quello di andata e ritorno avranno diritto sulle ferrovie italiane a tre fermate facoltative ed a scelta, tanto nell'andata, quanto nel ritorno.

I portatori di biglietti del 1° o del 2° Viaggio, giunti a *Modana*, potranno proseguire in quella direzione che preferiranno, avvisandone gli Agenti incaricati della vidimazione dei biglietti stessi. — I portatori di biglietti del 3° Viaggio potranno incominciare il viaggio stesso tanto da *Modana* quanto da *Ventimiglia*, recandosi a questa od a quella Stazione col biglietto di *andata* e *ritorno* e dandone avviso a partenza; però il ritorno al punto di partenza dovrà essere fatto sempre dalla Stazione opposta.

Le Stazioni autorizzate a distribuire i *Biglietti Circolari francesi* e quelli *speciali delle serie A* e *B*, sono nominate nel Quadro apposito, nel quale trovansi pure esposti i prezzi di andata e ritorno, sì a tariffa intiera che a mezze tariffa per i ragazzi dai 3 ai 7 anni. A tali prezzi vanno però aggiunti cent. *5* per diritto di bollo italiano.

Le avvertenze stampate dopo il Quadro, contengono le disposizioni e norme cui i viaggiatori dovranno essenzialmente attenersi.

Cambiamento di denominazione della Stazione di Camerlata.

Per effetto di recente disposizione Ministeriale e conforme a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di queste Strade Ferrate, si previene il pubblico che la nuova Stazione di *Camerlata*, appartenente alla linea di Milano-Como-Chiasso prenderà la denominazione di *Albate-Camerlata*, mantenendo per altro sui biglietti di viaggiatori la dicitura di *Camerlata*.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

L'animazione del mercato nella scorsa settimana è stata poca anche pei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali perdettero presto il prezzo di 417, che avevano conseguito a principio, e si ridussero a 409. Le Obbligazioni relative deboli a 274.75 e 274.50. I Boni invece salirono da 590 a 593.50.

Le Sarde, della serie *A*, poco negoziate a 280.10 e 280.25; del pari quelle della serie B, a 284.50 e 284.25; non che le nuove da 261.60 a 260.50.

Le Pontebbane quotate a 431 e 431.50; l'Alta Italia a 293.50 e 292.50. Le Azioni Ferrovie Romane a 123 e 121.

A Parigi, le Lombarde abbastanza sostenute a 186 e 188; le Obbligazioni a 268 e 268.50. Le Vittorio Emanuele a 269 e 267. Le Romane da 111 a 107; le Obbligazioni a 310.

CONVOCAZIONI

Società anonima delle miniere di Poggio Alto presso Roccatederighi — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Firenze (via Bufalini, 30), per udire la relazione dei sindaci sul bilancio al 31 marzo 1879, per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1879-80, e per il rapporto del Consiglio sulle condizioni generali della Società e relativi provvedimenti.

Società delle miniere petroleifere in Terra di Lavoro — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Milano (via S. Giuseppe, 4), per udire la relazione e le proposte del Consiglio di amministrazione, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di consiglieri uscenti.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo — Dal 1° luglio p. v. si pagheranno agli azionisti L. 4.50 per interessi 1° semestre 1879 e L. 8 per dividendo per azione; i pagamenti si faranno: in Bergamo, presso la Banca Mutua Popolare, ed in Milano presso la Banca Generale (via Manzoni, 12).

Avvisi d'Asta

Il 23 corrente, presso il Municipio di Torino, si terrà una asta per l'appalto della costruzione di acquedotti murati, con posa di chiusini e bocchette, in alcune vie e corsi della città, diviso in due lotti: il 1° per il presunto importo di L. 94,000; il 2° per l'importo di L. 81,000. Lavori da eseguire prima del novembre 1879, a termini dei relativi Capitolati. Deposito interinale di L. 10,000 pel 1° lotto e di L. 8000 pel secondo, in denaro o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 24 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della provvista di 500,000 chilogrammi di ghisa da getti diversi, per la presunta somma di L. 50,000, dedotto il ribasso di L. 10.12 per cento offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per lo appalto della provvista di chilogrammi 20,000 di ottone in lamiera mezzana, per il presunto importo di L. 50,000, ribassato del 12.80 p. 0|0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale nella Vallata del Trigno, fra la Stazione di S. Salvo e l'abitato del Comune medesimo, della lunghezza di metri 5072.75, per la presunta somma di L. 58,500. Lavori da eseguire entro 18 masi. Deposito interinale L. 2400; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o redita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di escavazione, a mezzo di curaporti a vapore, della laguna di Venezia, durante il sessennio 1879-1884, per la presunta complessiva somma di L. 2,400,000. Manutenzione per un sessennio dalla prima consegna del materiale. Deposito interinale L. 80,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale Bisenti-Elice-Marina, compreso fra la provinciale Adriatica ed il Casino De Blasiis sotto Città S. Angelo, della lunghezza di m. 10,602.70, per il presunto importo di L. 45,328. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, oltre un supplente o fideiussore beneviso.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

20ª Settimana. — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	444,494.04	307.40
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	378,044.29	261.44
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 66,449.75	+ 45.96
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	7,787,174.85	5,385.32
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	7,117,206.67	4,922.00
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 669,968.18	+ 463.32
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	155,357.64	134.51
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	141,316.20	123.21
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 14,041.44	+ 11.30
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.91	3,175,660.58	2,752.09
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,142.84	2,734,372.30	2,392.61
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 11.07	+ 441,288.28	+ 359.48

Strade Ferrate Romane

11ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	515,878.70	16,233.63
Settimana corrisp. del 1878.	1,646	480,296.47	15,214.76
Differenza (in più . . .	11	35,582.23	1,018.87
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 marzo 1879 .	1,657	5,385,296.83	15,405.98
Periodo corr. 1878	1,646	5,771,322.53	16,620.63
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	386,025.70	1,214.65

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di aprile 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	25,925.84	11,785.99	7,402.68
Piccola Velocità	6,734.73	269.19	4,156.36
Totali . . .	32,660.57	12,055.18	11,559,01

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 marzo 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,493.52	»	32,240.88	39,734.40
Bagagli e cani.	»	128.55	»	559.02	687.57
Merci a G.V. ..	»	747.54	»	4,948.82	5,696.36
Merci a P.V. ..	»	6,844.11	»	24,268.23	31,112.34
Introiti diversi.	»	294.97	»	565.29	860.26
Totale L.	»	15,508.69		62,582.24	78,090.93

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO, VERONA, VENEZIA, ALESSANDRIA, SAMPIERDARENA, BOLOGNA, e LUCCA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr. **33,000**	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	» **21,000**	»
CERCHI di ferro	» **78,000**	»
CERCHI d'acciaio	» **114,000**	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	» **434,000**	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	» **133,000**	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	» **30,000**	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	» **29,000**	»
ZINCO da rifondere	» **11,000**	»
Ceneraccio	» **9,000**	»
Grasso usato sporco	» **14.000**	»
Vetrame rotto	» **9,000**	»

Stracci in sorte; — Assi a gomito, sciolti, di ferro; — Cordame vecchio; — Latta vecchia; — Tela cerata e catramata; — Pelli in ritagli usate, ecc. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 luglio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 9 giugno 1879

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide, ritagli di guide, ecc. . . Chilogr. **52,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli, in stecche, piastre, chiodi, cunei, ecc. . . . . » **7,900,000** »

GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **1,200,000** »

FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, lamiera di ferro e RAME da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 giugno p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 29 maggio 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 25 Giugno 1879 N.° 26

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL PARLAMENTO

(Continuazione — Vedi N.° 25)

SEDUTA DEL 16 GIUGNO.

Pres. È in discussione la terza categoria delle nuove linee ferroviarie. Restano da discutere 19 linee di questa categoria, e ci sono poi gli emendamenti per linee aggiunte.

Vacchelli esamina le cause che sollevarono il malcontento contro questo progetto di legge.

Non crede che tali cause debbansi attribuire all'eccessivo numero di ferrovie, che crede anzi impari ai bisogni; e nemmeno crede che il malcontento provenga dalla questione finanziaria.

È convinto invece che il malcontento, il quale minaccia di mandar a vuoto questa legge, sia la classificazione delle linee, cioè i criterii adottati nella classificazione. Esamina questi criterii; e conchiude esponendo il concetto, che si debba allargare la terza categoria, accogliendovi tutte le linee ch'erano prima classificate in quinta, ed altre linee nuove. Crede che ciò possa dare soddisfazione a legittimi interessi, e non trovi ostacolo nella questione dei limiti finanziarii del progetto.

L'oratore svolge quindi i seguenti emendamenti.

Dopo l'art. 5, propone un articolo in questi termini:

« Il Governo, unitamente al bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1880, presenterà un elenco di altri 2000 chilom. di ferrovia, da essere aggiunti alla tabella *C* dell'articolo precedente ».

Conseguentemente si sopprimerebbero gli articoli 10, 11, 12 e 13 del progetto ministeriale; si ometterebbe il richiamo di essi negli articoli 9, 14, 15 e 16; e nell'art. 20 si richiamerebbe invece l'art. 5.

Agli articoli 24 e 27 del progetto ministeriale sarebbero poi da sostituire i seguenti:

« Art. 24. È determinata in 60 milioni di lire la somma che sarà annualmente stanziata nel bilancio, cominciando dal 1880, per soddisfare agl'impegni relativi a ferrovie dipendenti da leggi precedenti, per provvedere alla graduale costruzione delle linee contemplate nella presente legge, e per acquistare il materiale mobile occorrente alle nuove linee.

« Art. 27. Le somme che, prelevati gli stanziamenti per le spese di cui agli articoli 25 e 26 e per l'acquisto di materiale mobile, avanzeranno sull'assegno annualmente stanziato in bilancio per le costruzioni ferroviarie, saranno attribuite per metà alle rimanenti linee della seconda categoria, e per l'altra metà alle linee della terza categoria».

Dopo brevi dichiarazioni dell'on. *Bovio* e del Ministro dei lavori pubblici, la discussione è chiusa.

Si passa poscia alla discussione della linea Novara-Varallo o Vercelli-Varallo.

Serazzi sostiene che la Camera deve approvare l'unione di Varallo con Novara, e non con Vercelli. Propone quindi si sopprima l'alternativa « Vercelli-Varallo ».

Grimaldi accetta questa proposta.

La linea Novara-Varallo è approvata.

Pres. Si passa alla linea Casale-Torino.

Nervo svolge brevemente una mozione sospensiva circa questa linea, per lo studio ulteriore della questione del tracciato.

Oggero combatte la proposta sospensiva, sostenendo il tracciato per Chivasso; in appoggio del quale svolge molte considerazioni, citando anche l'opinione del conte Cavour e di Luigi Carlo Farini, che dichiararono di grande interesse generale questa linea.

Bertolè-Viale combatte la sospensiva dell'on. Nervo, la quale produrrebbe l'effetto che niuna linea si costruirebbe.

Esamina i progetti per la linea destra e sinistra, e le condizioni tra le due linee, dimostrando la sua preferenza per quella di Chivasso o della riva sinistra.

Espone le ragioni di questa preferenza, sostenendo che la linea di Chivasso, di 42 chilom., costerebbe 4 milioni e mezzo; mentre l'altra, di 79 chil., costerebbe assai più di 16 milioni.

Esamina le dette linee anche dal punto di vista economico e militare.

La linea di Chivasso raggiunge lo scopo di congiungere Torino a Casale col beneficio di popolazioni numerose e attivissime. Dal punto di vista commerciale, l'utilità è evidente.

L'oratore svolge altre considerazioni in appoggio della detta linea, dimostrandone la grande importanza anche per lo sviluppo ferroviario futuro.

Conchiude dichiarando che la Camera può votare questa linea colla coscienza di fare il bene di Torino, di Casale, del Piemonte e dell'Italia tutta, ai cui interessi militari questa linea sarà pregevolissima. (*Segni d'approvazione*).

Di Sambuy dice ch'egli non si preoccupa se non dell'interesse generale. Ma nella lotta non sono due soli, bensì tre i tracciati, e ricorda quello di Chieri-Tonco, proposto nell'allegato E del progetto di legge.

Ricorda i meriti patriottici di Chieri, alla quale si tolse l'anno scorso una parte di territorio.

Egli avrebbe accettata la pregiudiziale; ma, allo stato delle cose, non gli pare accettabile.

Ha udito l'on. Bertolè-Viale dire non strategica la linea rivale al tracciato di Chivasso.

L'oratore soggiunge che dei 10 milioni, che quella linea costerebbe, quattro e mezzo si potrebbero dedicare alla linea di Chivasso, e cinque alla linea, che l'oratore vorrebbe in terza categoria, da Chieri a Tonco. Dimostra l'utilità di questa linea.

Chiaves prega l'on. Nervo di riservare la sua proposta fino a quando la Commissione ed il Ministero avranno fatto le loro dichiarazioni.

Nervo aderisce, ma risponde per fatto personale all'on. Bertolè-Viale.

Grimaldi (relatore) dichiara che la Commissione, aderendo ai concetti dell'on. Bertolè-Viale, propone che la linea, anzichè Torino-Casale, si intitoli « Chivasso-Casale ».

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) aderisce, e dichiara esservi poi l'intenzione di iscrivere in quarta categoria la linea sostenuta dall'on. Sambuy.

Sambuy eccita il presidente del Consiglio a preoccuparsi degl'interessi di Chieri, e dimostra la necessità di iscrivere in terza categoria la linea Chieri-Tonco.

Chiaves dice che, dopo le dichiarazioni del Ministero e della Commissione, nulla resta di meglio che approvare la sospensiva dell'on. Nervo.

Spantigati sostiene anch'egli la sospensiva. Risponde alle osservazioni dell'on. Bertolè-Viale, e dice che questi fece oggi della strategia parlamentare e non militare. Crede non si possa ora decidere sulla proposta improvvisata, venuta fuori al momento. Si includa nella categoria terza la linea Torino-Casale, riservando, come propose l'on. Nervo, la questione dei tracciati.

Bertolè-Viale si meraviglia che si chiami nuovo il tracciato Chivasso-Casale, mentre esiste il progetto fino dal 1857.

L'oratore aggiunge altre considerazioni contro la sospensiva.

Depretis (presidente del Consiglio) dice che la questione potrebbe risolversi coll'iscrizione in quarta categoria d'una linea che corra sulla destra del Po, interessante a Torino. Intanto si potrebbe approvare la linea Chivasso-Casale.

Raccomanda alla Camera questa proposta conciliativa.

Dopo brevi parole dell'on. *Relatore*, è chiesta ed approvata la chiusura, ad onta dell'opposizione dell'on. Vacchelli.

Passandosi alla votazione, il *Presidente* mette ai voti anzitutto la sospensiva dell'on. Nervo. È respinta.

Messa ai voti la proposta dell'on. Bertolè-Viale per la linea Chivasso-Casale, è approvata.

La proposta dell'on. Sambuy per la linea Chieri-Moncalvo in terza categoria è respinta, dopo prova e controprova.

Presidente. Domani si discuteranno le altre linee di terza categoria.

SEDUTA DEL 17.

Pres. È in discussione la linea Bra-Carmagnola.

Favale raccomanda la sollecita costruzione di questa linea, con precedenza su altre della terza categoria, ricordando le promesse del Governo.

Grimaldi crede pure che ragioni di giustizia impongano la sollecitudine nei lavori per questa linea.

Mezzanotte (ministro) non può prendere impegni, ma assicura che terrà conto della raccomandazione dell'on. Favale.

Favale prende atto di questa dichiarazione.

La linea Bra-Carmagnola è approvata.

Pres. Si passa alla discussione della linea Cuneo-Mondovì.

Del Vecchio, in nome anche degli on. Allione, Borelli, Basteris e Ranco, propone che la linea si denomini: « Cuneo Mondovì con Stazione a Bastia ».

Allione fa alcune osservazioni, nell'interesse della città di Cuneo, ed appoggia l'emendamento da lui firmato, indirizzando raccomandazioni al Governo.

Del Vecchio soggiunge qualche osservazione, specialmente circa al sollecito sussidio promesso a Mondovì.

Borelli raccomanda all'approvazione della Camera il seguente ordine del giorno:

« La Camera, ritenuto il principio che ogni linea ferroviaria debba al più possibile avere per obbiettivo la fusione degli interessi commerciali con quelli strategici, e favorire nel suo percorso il maggior numero di Comuni e popolazioni;

« Raccomanda al Governo di applicare questo principio all'adozione del tracciato definitivo della linea Cuneo-Mondovì ».

Grimaldi prega l'on. Del Vecchio di ritirare la sua proposta, assicurandolo che si terrà conto delle sue osservazioni e raccomandazioni.

Mezzanotte accetta in massima il concetto dell'ordine del giorno dell'on. Borelli, e si associa alle considerazioni del relatore circa alla proposta Del Vecchio a favore di Mondovì.

Borelli prende atto delle dichiarazioni del Ministro, e ritira il suo emendamento.

Del Vecchio ritira la sua proposta.

La linea Cuneo-Mondovì è approvata.

Viene poi approvata, senza osservazioni, la linea Vercelli-Mortara-Cava-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia.

Pres. Si passa alla discussione della linea Airasca-Cavallermaggiore.

La linea è approvata, dopo brevi parole degli on. *Mancardi*, *Sperino* e *Spantigati*.

Pres.. Si passa alla linea Lecco-Como.

Su questa linea vi sono varii iscritti; ma Commissione e Ministero propongono una modificazione colla nuova dizione: « Lecco-Como e tronco Ponte San Pietro-Seregno ».

Corbetta chiede al Governo qualche schiarimento.

Depretis (presidente del Consiglio) dichiara che Ponte San Pietro-Seregno è un'aggiunta, che completa la linea. La Commissione presentò tale proposta.

Sulla linea Lecco-Como nessuna questione ci può essere, servendo essa ad importanti interessi.

La Camera ha approvato la scorciatoia Gallarate-Sesto Calende-Pino, e questo fatto diminuì l'importanza del tronco Ponte San Pietro-Seregno. In seguito all'approvazione di quell'emendamento, l'interesse per le provenienze ad oriente di Rovato è diminuito.

Ma dalla scorciatoia Seregno-Ponte San Pietro è favorita la condizione di Bergamo. Ed il Ministero potè aderire a questa proposta, per la considerazione che si calcolò già la forza contributiva degli enti interessati.

La linea è molto costosa: importerebbe un carico grave per le Provincie di Valtellina, Bergamo, Como, Milano. Ma per ripartire quest'onere tra le quattro provincie, il Governo mette la Lecco-Como e la Ponte San Pietro-Seregno in terza, e la Lecco-Colico in quarta.

Martelli accetta l'iscrizione in terza della Lecco-Como, ma fa riserva per la Lecco-Colico.

Giudici Vittorio accetta la proposta del presidente del Consiglio.

Mussi combatte tale proposta. Egli crede inutile la sua opposizione, ma però dichiara dannosa a Milano la linea che si propone, rendendo inutile la linea Milano-Treviglio.

Dice che agiranno quindi correttamente i Corpi morali di Milano, se rifiuteranno i sussidii pel Ceneri, poichè le linee di Seregno e di Como rendono pienamente inutile quella pel Ceneri.

Depretis dice che gli pare inesatto che questa scorciatoia a favore di Bergamo danneggi Milano. È troppo pretendere il dir questo. È un vantaggio per Bergamo, ma non c'è danno per Milano.

Cavalletto dice che la Lecco-Como in quarta categoria sarebbe una derisione.

Spaventa dichiara che la proposta ministeriale lo consi-

glia a ritirare il suo emendamento, il cui scopo era di attuare una scorciatoia nell'interesse di Bergamo.

L'oratore risponde poi alle osservazioni dell'on. presidente del Consiglio circa la linea di raccordamento da Gallarate, già approvata dalla Camera, sulla proposta dell'on. Fano.

Soggiunge che il tronco Ponte San Pietro Seregno soddisfa la provincia di Bergamo; ma non è soltanto per riconoscenza a Bergamo, ch'egli si è convinto della opportunità di questo tronco.

L'oratore svolge delle considerazioni, ed espone cifre statistiche sulle condizioni economiche e commerciali della provincia di Bergamo. Enumera le industrie di questa città e provincia, e dice ch'essa ha bisogno di comunicazioni brevi ed a buon mercato.

L'oratore risponde all'on. Mussi, svolgendo altre considerazioni sull'armonia fra gli interessi economici delle varie provincie.

Conchiude essere di tutta giustizia accordare il tronco Ponte San Pietro-Seregno; ed egli può quindi ritirare il suo emendamento.

Merzario ritira la sua proposta per la denominazione della linea « Lecco-Erba-Como ».

Corbetta ritira il suo emendamento, purchè si intenda che non si pregiudica la linea Calolzio-Camerlata.

Mussi risponde all'on. Spaventa. Dice che accetta la sua teoria circa l'armonia economica fra le provincie, ma non crede sia bene applicata al caso.

Spaventa replica, e dà spiegazioni anche all'on. Corbetta.

Grimaldi dice che la linea fu accordata per dotare di ferrovia la industre plaga descritta dall'on. Spaventa.

La Commissione assicura poi gli on. Corbetta e Merzario che le questioni di Erba e di Calolzio, questioni di tracciato, restano impregiudicate.

Il *Pres.* mette ai voti la linea Lecco-Como e tronco Ponte San Pietro-Seregno in terza categoria.

È approvata.

Sono pure approvate senza osservazioni le linee: Parma-Brescia-Iseo, Bologna-Verona, Gaiano-Borgo San Donnino, Piombino-Cornia, e Lucca-Viareggio.

Pres. Si passa alla linea Viterbo-Bassano.

Venturi domanda che sia aggiunta la linea Roma-Viterbo per Bracciano-Capranica-Vetralla.

Svolge delle considerazioni per dimostrare la necessità di riparare all'inconveniente dell'isolamento della provincia dalla città di Roma, e per sostenere il passaggio alla terza categoria della linea Roma-Viterbo,

Arbib svolge un emendamento perchè la linea si denomini « Viterbo-Bassano o Attigliano ».

Dice che il suo emendamento è di vantaggio economico, e per questa considerazione spera venga accettato.

Si associa pure all'emendamento dell'on. Venturi, perchè la linea Roma-Viterbo vada in terza categoria.

Osserva che trattasi ora di fare un piano regolatore delle linee ferroviarie da costruire, ed è quindi giusto di allargare il numero delle linee in categoria facile alle costruzioni.

Dimostra la necessità di migliorare le condizioni di Roma, avvicinandole i luoghi che la circondano.

Zeppa propone che la detta linea si denomini: « Viterbo-Attigliano ».

Venturi. Siamo d'accordo. Si dica: « Roma-Viterbo-Attigliano ».

Pres. L'on. Venturi vuole, insomma, due linee. (*Ilarità*).

Grimaldi dichiara che la Commissione accetta il tracciato per Attigliano, ma lo vuole portato in quarta categoria.

Baccelli vorrebbe almeno che la Roma-Viterbo fosse tra le prime da costruirsi della quarta categoria.

Depretis non può accettare in terza categoria la linea Roma-Viterbo, ma non ha difficoltà di consentire che questa linea prenda nella quarta categoria un posto che ne assicuri la costruzione; ed accetta il tracciato di Attigliano.

Venturi e *Arbib* ritirano i loro emendamenti, associandosi a quello dell'onorevole Zeppa.

La linea Viterbo-Attigliano è approvata.

Sono approvate senza osservazioni le linee: dalla Stazione di Frascati alla città; Salerno-S. Severino; Ponte S.ª Venere per Venosa-Altamura a Gioia; Fiumara d'Atella alla linea Eboli-Potenza; Zollino-Gallipoli e dalla Stazione di Gallipoli al porto.

È approvata pure l'ultima linea della terza categoria: « Valsavoia-Caltagirone ».

Pres. Si passa ora allo svolgimento delle aggiunte proposte alla tabella C.

De Dominicis Antonio svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che le linee ferroviarie Adriatico-Fermo-Amandola alla Macerata-Albacina, ed Amandola-Visso alla Terni-Rieti-Aquila, dalla quinta categoria vengano trasportate alla terza, ed aggiunte all'articolo quinto del progetto della Commissione, dopo il numero 16. »

(È firmato da altri 15 deputati).

Trevisani Giuseppe e *Zucconi* aggiungono altre considerazioni in appoggio di tale emendamento, da essi pure firmato.

Grimaldi dichiara che la Commissione non accetta questo emendamento. Però quelle linee potrebbero passare in quarta categoria.

Mezzanotte crede che un impegno assoluto non possa prendersi, nemmeno per la quarta categoria. Studierà la questione.

Trevisani, convinto della giustizia della sua causa, la sottomette al giudizio della Camera, e mantiene il suo emendamento.

L'emendamento è respinto.

Il *Pres.* annunzia poi un'interrogazione dell'on. Ceresa al presidente del Consiglio ed al Ministro dei lavori pubblici sulle intenzioni del Governo circa la concessione del *tramway* da Torino a Gassino.

Depretis risponderà dopo la votazione di questa legge.

Ceresa vorrebbe svolgere la sua interrogazione nel corso di questa discussione.

Depretis. Potrà svolgerla in occasione delle linee di quarta categoria.

Ceresa aderisce.

Seduta del 21.

Pres. Si prosegue nello svolgimento delle aggiunte di linee alla terza categoria, rimasto in sospeso dopo la seduta del 17 corrente.

Bizzozero propone la seguente aggiunta: « Linea Como-Varese-Laveno ».

Mezzanotte (ministro) dichiara che il Ministero non può acconsentire ad altre modificazioni od aggiunte alla terza categoria. È dolente di non poter accettare questo od altri emendamenti.

Grimaldi (relatore) conferma questa dichiarazione del Ministero, e dice che colle linee già approvate in terza cagoria si provvide efficacemente agl'interessi nazionali. Alcune proposte si accetteranno nella quarta categoria, e non c'è grande differenza tra la terza e la quarta categoria. Quest'ultima tutelerà specialmente gl'interessi locali.

Alla Commissione duole non poter accettare l'emendamento dell'on. Bizzozero.

Posto ai voti, l'emendamento è respinto; ed è pure respinto il sub-emendamento per la linea Varese-Sesto Calende.

Sforza-Cesarini svolge due emendamenti: uno perchè al n. 33 della terza categoria sia aggiunta la linea Velletri-Anzio; e l'altro, firmato anche dall'on. Menotti, per la ferrovia a sezione ridotta Ciampino-Nemi.

Grimaldi dichiara che la Commissione non accetta queste aggiunte.

Sforza-Cesarini ritira il secondo emendamento; ed il primo, posto ai voti, è respinto.

Lucchini svolge un'aggiunta, perchè sia iscritta nella terza categoria la linea Legnago-Cologna, con allacciamento al tronco Lonigo-San Bonifacio.

Grimaldi dichiara non poter accettare l'emendamento, e prega l'on. Lucchini di ritirarlo.

Lucchini insiste; ma l'emendamento è respinto dalla Camera.

Cagnola Francesco domanda, anche a nome di altri deputati firmati nella sua proposta, che sia iscritta in terza categoria la ferrovia « Pavia-Lodi-Crema-Brescia ».

Grimaldi non accetta questo emendamento; e la Camera lo respinge.

Roncalli svolge il seguente emendamento:

« I sottoscritti, convinti che ragioni di giustizia verso la popolosa ed industre valle bagnata dal fiume Serio, e l'interesse medesimo dell'esercizio ferroviario generale reclamino la costruzione della ferrovia Bergamo-Vertova, chiedono che questa linea sia iscritta nella terza categoria ».

(È firmato da altri 3 deputati).

Grimaldi dice che la linea è di puro interesse locale, e non potrebbe andare in terza categoria.

Mezzanotte non accetta l'emendamento.

Roncalli insiste; ma la Camera respinge l'emendamento.

Cavalletto propone si aggiungano alla terza categoria le ferrovie: « Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna e Padova-Cavarzere-Adria ».

Saint-Bon aggiunge qualche considerazione a quelle esposte dall'on. Cavalletto in appoggio della linea Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna.

Dice trattarsi d'un tronco d'interesse generale, e che il Ministero, accettando la proposta presentata da un deputato che non è nelle sue grazie, farebbe atto nobilissimo.

La raccomanda pure alla Camera.

Micheli svolge l'emendamento per la linea Adria-Padova, da passarsi dalla quarta alla terza categoria.

Depretis (presidente del Consiglio) dice essersi fatto sempre un onore di sentire stima e rispetto per l'on. Saint-Bon. Sgraziatamente però questo sentimento personale non può essere un argomento. Il Ministero non può che fare un trattamento eguale per tutti. È questa è una necessità, non un capriccio.

Secondo il nostro piano finanziario, si dovevano spendere dallo Stato 1200 milioni, e 153 dai Corpi morali interessati. La Camera ha aumentato le somme a carico dello Stato, e le Provincie guadagnarono 28 milioni. Allo Stato non restano più che 25 milioni per la quarta categoria; come si fa ad accrescere il numero delle linee di terza categoria? Se si allunga il tempo delle costruzioni, lo si allunga per tutte le linee già votate (*Voci*: no, no).

Il Ministero non può pensare all'aumento delle somme, specialmente in questo momento in cui sosteniamo davanti al Senato l'abolizione del macinato. Se alcuna di queste linee passasse in terza categoria, non si potrebbe sostenere la legge attuale.

Micheli riserva per la quarta categoria la linea Adria-Padova.

Cavalletto dice che proporrà in quarta categoria la linea Padova-Cavarzere-Adria.

Il *Pres.* mette ai voti l'emendamento per la linea Camposampiero-Montebelluna-Castelfranco.

È respinto.

Pres. Ora viene il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che nella tabella C sia introdotta la linea *sotto-alpina* Torino-Ivrea-Biella-Gattinara alla linea Novara-Pino, con diramazione da Gattinara a Santhià ».

(È firmato de 17 deputati).

Trompeo, primo firmato, cede la parola all'on. Sella, altro dei firmatarii.

Sella avrebbe desiderato che parlasse una persona più accetta alla maggioranza (*Ilarità*). Parlerà però, lasciando agli altri la responsabilità del successo.

Gli pare strano còmpito parlare per interessi locali, ma è nella necessità di chieder giustizia.

L'oratore descrive la linea sotto-alpina, e ne dimostra la importanza economica e militare. Non parlerà di strategia, perchè non se ne vuol sentir parlare; ma la storia dimostra l'interesse militare di questa linea. Ravvisa in questa linea sotto-alpina tutti i caratteri che la Commissione ha fissato per le linee di terza categoria. L'oratore ne dimostra i vantaggi per la città di Torino.

Il Ministero dice che non gli restano fondi disponibili per la terza categoria. Ma, on. Ministri, volete voi che ce ne torniamo a casa dicendo alle popolazioni: che le ferrovie furono esaminate dell'*a* alla *m* ed approvate, ma che per le altre dalla *m* alla *z*, non esaminate, non ci son più fondi?.. Ma, e la giustizia, o signori?.. (*Bene*)

L'obbiezione de' Ministri sarebbe una iniquità, se dovesse prendersi alla lettera. Il Ministero dirà che metterà questa linea la prima in quarta categoria; ma quale differenza vi sarebbe tra ciò e l'iscrizione in terza categoria?

L'oratore ricorda che gli studii per questa linea furono iniziati nel 1870 dal Municipio di Torino, e vi fu chi raccomandò allora di non aver fretta, di confidare nella giustizia del Parlamento.

È accaduto che, per causa della discrezione, si dimenticò dal Ministero dei lavori pubblici persino il progetto.

Ora che sono passate in terza categoria molte linee di eguale utilità, sarebbe cosa iniqua negare la terza alla linea sotto-alpina. Non punite la discrezione, e gli interessi piemontesi non vi sieno meno raccomandati, perchè non hanno fatto rumore.

L'oratore ricorda la ferrovia di Biella costruita tutta a spese locali; e dice che non vi sarebbe vera giustizia, se questa linea venisse respinta dalla terza categoria.

Spantigati propone che la linea Santhià-Sesto-Calende sia inscritta in terza categoria.

Si associa alle considerazioni dell'on. Sella.

Saluzzo propone che sia inscritta in terza categoria la linea Airasca-Saluzzo-Busca-Cuneo.

Depretis dice che l'on. Sella ha fatto una lunga requisitoria contro il Governo, ed ha bisogno di lungo tempo per rispondere.

Chiede si rinvii ad altro giorno il seguito della discussione.

La Camera aderisce. (*Continua*).

LA PROROGA DELLA INCHIESTA FERROVIARIA

Il Senato, nella seduta del 16 corr., prese a discutere sul progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, per la proroga del termine fissato per l'inchiesta ferroviaria. Ne togliamo il breve resocento dai giornali di Roma, mancandoci ancora il resoconto ufficiale.

Brioschi (relatore). Rammenta che la legge prescrive che entro termini fissi il Governo presenti una Relazione sull'andamento dell'esercizio delle reti ferroviarie; e chiede spiegazioni intorno a questo argomento ed agli inconvenienti verificatisi nell'Amministrazione delle ferrovie per parte dello Stato.

Depretis (presidente del Consiglio) dichiara che sono già molto inoltrati i lavori di compilazione della Relazione sull'esercizio del passato semestre.

Nota l'impossibilità di presentarla a scadenza fissa, ed aggiunge che presto verrà consegnata alla stampa.

Quanto agli inconvenienti avvertiti dall'onorevole Brioschi, il Governo, che intende discostarsi il meno che sia possibile dalle norme seguìte dalle passate Amministrazioni, procurerà di tener conto di ogni inconveniente e di provvedere a prevenirli per l'avvenire.

Chiusa la discussione generale, i singoli articoli vengono approvati senza discussione.

Si procede alla votazione a scrutinio segreto, ed il progetto risulta approvato con voti 83 contro 7.

PROVVEDIMENTI RELATIVI AI DISASTRI
per le inondazioni del Po.

Nella seduta del 18 corr., la Camera dei deputati prese a discutere sul progetto di legge pei provvedimenti relativi ai disastri derivanti dalle inondazioni del Po; e noi crediamo dovere riassumere tale discussione, specialmente per ciò che riguarda le opere idrauliche.

D'Arco, che fu spettatore dei disastri delle inondazioni, descrive l'orribile spettacolo.

Il Po superò le inondazioni tutte che la storia ricorda. Le campagne furono sommerse per lo spazio di 40,000 ettari; tutti i raccolti andarono perduti; molte case furono rovinate e la maggior parte del bestiame annegato.

Dice che le Autorità meritano censura pel contegno che tennero davanti alla rotta, perchè non provvidero sufficientemente, prima della difesa.

Espone le circostanze dei fatti; loda alcuni ingegneri, e dice che i Ministri dell'interno e dei lavori pubblici risposero con sollecitudine ed inviarono soccorsi.

Però il conforto maggiore fu portato dalla presenza del Ministro della guerra.

Fatta la storia dell'infortunio, l'oratore viene a parlare dei rimedii.

Ricorda le Commissioni amministrativa, tecnica e parlamentare nominate dopo la rotta del 1873 per istudiare le questioni idrauliche. Bisogna che la Commissione parlamentare, presieduta dall'on. Depretis, affretti la sua relazione.

Ma intanto bisogna chiudere le arginature; bisogna istituire, sulla sponda destra del Po, un Ufficio indipendente, che non deva ricorrere a Mantova, Modena o Ferrara per ogni piccola cosa.

L'oratore eccita il Governo a preoccuparsi della gravità della sventura. Pensi il Governo al gran numero di infelici da sovvenire.

Dopo osservazioni degli on. *Mangilli*, *Ronchetti Tito*, *Razzaboni*, *Bovio* e *Bernini*, che giudicano insufficienti i provvedimenti proposti, ed eccitano il Governo a presentarne di più efficaci, l'on *Finzi* risponde ad alcune osservazioni ed asserzioni dell'on. D'Arco. Dice che gli operaj ebbero assistenza, e difende l'opera degli ingegneri e delle Autorità, che provvidero alle misure più urgenti.

Eccita poi il Governo ad intraprendere opere di bonificazione nell'interesse delle popolazioni colpite dai disastri; e sostiene la necessità d'un termine più lungo per la esazione delle imposte sospese.

Baccarini svolge un ordine del giorno, con cui il Governo è invitato a presentare un progetto di legge per completare i provvedimenti pei lavori destinati a prevenire i pericoli delle inondazioni.

Espone alcune considerazioni tecniche sulle cause delle inondazioni, ed eccita il Governo ad indagare quelle cause.

Crede che i quattro milioni proposti non basteranno, e sarebbe contento se ne bastassero otto.

Esamina le disposizioni del progetto di legge, e considera insufficienti alcuni dei proposti provvedimenti.

Crede utile il distacco della sorveglianza sulla riva destra del Po dall'Ufficio di Mantova.

Svolge altre considerazioni in appoggio del suo ordine del giorno, e prega il Governo di accettarlo e di esporre le sue idee e le sue intenzioni per l'avvenire.

Mezzanotte (ministro dei lavori pubblici) risponde agli oratori precedenti; loda lo zelo delle Autorità, ed assicura di aver aumentato il personale.

Crede che la somma proposta basterà per ora; e ricorda che pende davanti alla Camera un progetto di legge per l'ordinamento del Genio civile.

Il Direttore generale delle opere idrauliche venne incaricato d'un lavoro completo sulle cause delle inondazioni, e promette di presentare quel lavoro alla Camera.

Depretis (presidente del Consiglio) dichiara che, in seguito a quel lavoro, si provvederà con maggior copia di mezzi, se occorreranno.

Lasciamo da parte gl'inconvenienti passati, e pensiamo a provvedere per l'avvenire.

Approva la proposta dell'on. Baccarini per un Ufficio tecnico speciale sulla destra del Po.

Il Ministro dice che questo progetto di legge non concerne provvedimenti completi. I provvedimenti dovranno essere completati con altri progetti.

Il Ministero accetta le maggiori larghezze proposte dalla Commissione del bilancio, e non ha difficoltà di accettare anche tutti gli ordini del giorno *(Ilarità)*, i quali contengono raccomandazioni per l'avvenire.

Pres. L'ordine del giorno Baccarini comprende tutte le raccomandazioni, perchè accenna al complemento dei provvedimenti.

Bernini, *Mangilli e Ronchetti* ritirano i loro ordini del giorno, associandosi a quello dell'on. Baccarini.

Messo ai voti, l'ordine del giorno dell'on. Baccarini è approvato.

— Nella seduta del 19 si continuò poi e si chiuse questa discussione. Dopo approvato il 1° articolo della legge per un fondo di 300,000 lire per soccorsi ai poveri inondati del Po ed affluenti, si passa all'articolo 2° così formulato:

« Sarà pure stanziata, nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, la somma di lire quattro milioni (L. 4,000,000), istituendo un nuovo capitolo: « Opere di riparazioni straordinarie alle arginature del Po ed affluenti, nonchè alle strade nazionali, in seguito ai danni cagionati dalle recenti rotte, dalla eruzione dell'Etna e dai terremoti ».

Filopanti e *Cavalletto* fanno alcune osservazioni tecniche sui lavori idraulici.

Risponde loro l'on. Ministro dei lavori pubblici.

Respinto un emendamento dell'on. Cavalletto, è approvato l'art. 2.

Discusso ed approvato l'art. 3° circa la sospensione dalle imposte pei Comuni danneggiati, l'on. *D'Arco* propone il seguente articolo aggiuntivo:

« Per la difesa e sorveglianza dell'argine destro del Po sarà istituito sulla destra del fiume stesso, in provincia di Mantova, un Ufficio speciale del Genio civile indipendente dall'Ufficio centrale della provincia medesima ».

(È firmato da altri 8 deputati).

Baccarini prega l'on. D'Arco di non insistere in un articolo, che è superfluo, bastando allo scopo un decreto ministeriale.

Dopo brevi considerazioni degli on. *Cavalletto* e *Finzi* in favore dell'articolo proposto dall'on. D'Arco, l'articolo stesso, respinto dal Ministro e dalla Commissione, è respinto dalla Camera.

Allo scrutinio segreto, il progetto di legge è approvato con 227 voti favorevoli e 9 contrarii.

FERROVIA DEL MONTECERI

Ecco, secondo la *Gazzetta Ticinese*, il testo del trattato conchiuso, e firmato a Berna il 16 corrente, tra i delegati della Svizzera e dell'Italia circa la costruzione della ferrovia del Monteceneri, come già annunciammo nel nostro numero precedente:

Art. 1. L'Italia e la Svizzera si associano per assicurare, col mezzo di un sussidio speciale, la congiunzione, attraverso il Monteceneri, della linea Bellinzona-Pino e di quella Lugano-Chiasso, nel termine previsto dall'articolo 3° del trattato 12 marzo 1878 per il compimento della linea Immensee-Pino.

Art. 2. La linea del Monteceneri, da costruirsi a questo scopo, partirà da un punto, ancora da determinarsi, della linea Bellinzona-Giubiasco per raggiungere la Stazione di Lugano attraverso il Monteceneri, con salite, che sul versante nord non oltrepasseranno il 26 p. 0[00, e sul versante sud il 21 p. 0[00; il raggio minimo delle curve non dovrà essere inferiore a 280 metri.

Il Consiglio federale non autorizzerà la Compagnia ad applicare i raggi minimi (280 metri), se non nel caso in cui con questo mezzo si realizzassero importanti economie.

Art. 3. Il Consiglio federale assume l'impegno, in genere, di procurare che nella costruzione della ferrovia del Monteceneri vengano adempiute tutte le prescrizioni dei trattati del 15 ottobre 1869 e del 12 marzo 1878, relative alla costruzione delle linee del Gottardo.

Inoltre i piani di costruzione ed i preventivi delle spese saranno soggetti all'approvazione del Consiglio federale, al quale, qualunque volta lo reputerà necessario, ed almeno ogni tre mesi, la Società dovrà presentare la giustifica-

zione del modo di applicazione delle sue risorse finanziarie in confronto alle perizie.

Il Consigiio federale assume l'impegno di presentare all'Italia dei rapporti periodici sull'andamento e sullo stato dei lavori, non che sul risultato dell'esercizio. Questi rapporti sono mensili e trimestrali, quanto all'andamento dei lavori; trimestrali ed annuali, quanto all'esercizio.

Art. 4. Il sussidio totale da fornirsi dagli Stati contraenti alla Compagnia del Gottardo è fissato nella somma di sei milioni, che sarà pagato dall'Italia e dalla Svizzera in parti eguali.

Art. 5. Il Consiglio federale esigerà una giustificazione finanziaria, che gli Stati contraenti si riservano di esaminare e di approvare. Questa giustificazione avrà per iscopo di dimostrare che, compresovi il sussidio dei sei milioni, la Compagnia dispone dei mezzi necessarii per costrurre, in conformità dei piani e perizie approvati dal Consiglio federale (art. 3°), la ferrovia che è l'oggetto della presente Convenzione.

Il Consiglio federele veglierà acciocchè la giustificazione, da presentarsi ai due Stati, sia accompagnata da tutti i documenti in appoggio (piani, profili, perizie), voluti dalle leggi e regolamenti della Confederazione.

Art 6. Per quanto concerne le tariffe applicabili sulla linea del Monteceneri per il servizio diretto tra l'Italia e la Svizzera e per il transito tra la Germania e l'Italia e viceversa, il Consiglio federale darà opera a che la Compagnia si impegni:

a) A rinunciare, all'apertura della linea, alle sopratasse per le merci viaggianti a piccola velocità, sopratasse autorizzate dall'art. 8 del trattato internazionale del 15 ottobre 1869;

b) A ridurre in parte, o nella totalità per viaggiatori, le sopratasse autorizzate dallo stesso trattato, allorquando il prodotto lordo della linea del Monteceneri, dedotto il prodotto della sopratassa, avrà raggiunto la cifra annua di fr. 20,000 (*).

Art. 7. La sovvenzione speciale accordata col presente trattato, e l'approvazione della giustificazione finanziaria da parte degli stessi, non pregiudicano punto l'obbligo imposto alla Compagnia dall'art. 3° del trattato 12 marzo 1878, relativo al compimento della linea del Monteceneri ed all'impiego dei mezzi che potrebbero divenire disponibili al di là di quelli destinati alla linea principale.

Art. 8. Se, nel termine di un mese, un aumento di mezzi finanziarii venisse assicurato dalle parti interessate, resta convenuto che questi mezzi saranno applicati a migliorare, per quanto è possibile, il tracciato dal punto di vista delle pendenze e delle curve.

Art. 9. Alla fine di ciascun esercizio, il Consiglio federale fisserà a conto della sovvenzione, in relazione all'ammontare delle spese fatte, e determinerà la quota di ciascuno dei due Stati.

Il pagamento delle annualità si effettuerà in contanti nelle mani del Consiglio federale, che lo farà pervenire alla Società del Gottardo.

Il totale della sovvenzione non potrà mai oltrepassare la cifra di sei milioni.

Art. 10. Le ispezioni e le verifiche dei lavori della linea del Monteceneri saranno eseguite secondo le regole generali, prescritte dai trattati del 15 ottobre 1869 e del 12 marzo 1878.

Art. 11. Nel fissare l'importo della garanzia, che il Consiglio federale dovrà esigere dalla Compagnia, a tenore dell'art. 11 del trattato 12 marzo 1878, sarà tenuto calcolo del sussidio accordato in forza della presente Convenzione.

I due Stati faranno immediatamente i passi necessarii per l'esecuzione delle disposizioni della presente Convenzione.

Art. 12. La presente Convenzione sarà ratificata, e le ratifiche saranno scambiate a Roma al più presto possibile. —

Questo trattato venne già ratificato dal Consiglio degli Stati, nella sua seduta del 18 corrente, senza discussione.

(*) Dobbiamo però notare che questo articolo venne, all'ultimo momento, modificato nel senso, crediamo, della completa abolizione delle sopratasse. (La Red.)

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 5 *giugno* 1879.

Signori,

Come ci corre debito ai termini dell'art. 48 degli statuti sociali, vi rendiamo oggi conto della nostra amministrazione, e dei risultati conseguiti nell'esercizio che si è chiuso al 31 dicembre 1878.

Prima però di incominciare la nostra esposizione, dobbiamo informarvi che, in seguito al voto da voi emesso nell'assemblea straordinaria dell'8 aprile scorso, la Società è stata riposta in quella libertà d'amministrazione che aveva prima della Convenzione 15 febbraio 1876. Accennando a questo fatto, adempiamo al dovere di rendere il dovuto omaggio ai funzionarii governativi incaricati della sorveglianza degli atti dell'Amministrazione a senso della Convenzione anzidetta, pei modi concilianti e per la diligenza da essi dimostrata nell'esercizio della loro importante e delicata missione.

Passando ora a discorrere delle cose compiute nello scorso esercizio, incominciamo col dirvi che gli abbondanti e generali raccolti del 1878 avendo rallentato i trasporti dei cereali dal Mezzogiorno verso il Centro ed il Nord della penisola, il prodotto chilometrico riuscì inferiore alle quindicimila lire, limite segnato dalla Convenzione del 1866, oltre il quale non è a desiderare per la Società ogni ulteriore sviluppo di traffico.

L'esercizio delle Calabro-Sicule ha dato un aumento di introito sull'anno precedente, ma in maggior proporzione crebbero le spese; ciò però non deve recar meraviglia, qualora si tenga conto delle difficoltà incontrate nella costruzione di quella rete, sovratutto in Sicilia, e dei grandiosi lavori che vi si eseguiscono per porla in uno stato regolare d'esercizio.

Quando questo stato regolare sia raggiunto, è da ritenersi che si terranno in più equa proporzione gl'introiti colle spese ordinarie e straordinarie.

Nello scorso anno abbiamo lamentata la perdita di uno dei nostri Consiglieri, che maggiormente avevano contribuito alla creazione e svolgimento della Società. Lo stesso triste dovere c'incombe oggi, rammentando il cav. Francesco Oneto, testè rapito all'affezione della sua famiglia e dei numerosi suoi amici. Ascritto al Consiglio fin dalla prima costituzione della Società, egli vi portò una esperienza da lunga mano acquistata negli affari ed una cooperazione intelligente e sollecita.

Certi che vorrete unire il vostro al sincero nostro cordoglio vi preghiamo ora di seguirci nella esposizione che coll'usato ordine faremo delle condizioni dell'Azienda sociale al finire del 1878.

I. — **Situazione finanziaria**.

Le somme incassate dalla Società al 31 dicembre 1878, ammontavano alle cifre seguenti:

Capitale in Azioni vecchie in circolazione	L. 99,460,000.—	L. 100,000,000.—
Idem estinte . .	» 540,000.—	
Capitale in Azioni nuove (a matrice) .		» [illegible]0,000,000.—
Sussidio dello Stato in lavori . . .		» 10,000,000.—
Idem in Beni Demaniali		» 10,000,000.—
Prestiti diversi:		
N. 872,111 Obbligazioni sociali in circolazione	L. 189,437,133.57	
N. 14.510 Obbligazioni dette estinte	» 3,150,670.78	
	» 192,587,804.35	

Da riportare L. 150,000,000. —

		Riporto L.	150,000,000.—
N. 115,205 Buoni trentennarii in circolazione »	43,818,511.19		
N. 1,393 Buoni detti estinti . . . . . . »	529,567.75		
N. 14,859 Buoni convertiti in Obbligazioni »	»		
	» 44,348,078.94		
N. 1,900 Obbligazioni De Rothschild in circolazione . . . . »	807,500.—		
N. 4,388 Obbligazioni De Rothschild estinte »	1,690,650.—		
N. 1,142 Obbligazioni De Gas in circolazione »	485,350.—		
N. 1,288 Obbligazioni De Gas estinte . . »	495,975.—		
N. 246 Buoni Bayard in circolazione . . . »	123,000.—		
N. 554 Buoni Bayard estinti . . . . . »	250,500.—		
	» 3,852,975.—		
		L.	240,788,858.29

Fra i titoli suddetti estinti, furono convertiti in Obbligazioni sociali:
N. 410 Obbligazioni De Rothschild.
» 121 Id. De Gas.
» 53 Buoni Bayard.

Interessi ed estinzioni arretrate di titoli	»	5,376,246.75
Creditori diversi	»	66,442,705.72
Gestione Calabro-Sicula	»	13,683,773.79
Casse di previdenza	»	4,568,075.46
Liquidazione generale	»	4,775,216.99
	L.	485,634,877.00

Detraendo da questa somma l'importo dei lavori di costruzione eseguiti, delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile e dei magaz., per	L. 420,998,027.78		
Debitori diversi . .	» 31,456,926.81		
Gestione Calab.-Sicula	» 27,196,284.44		
		»	479,651,239.03
Avremo, al 1° gennaio 1879, un attivo di Cassa e Portafoglio di		L.	5,983,637.97
A questa somma aggiungendo:			
il residuo per Beni demaniali da incassare		»	384,991.76
le sovvenzioni dello Stato		»	23,500,000.—
i prodotti netti dell'Esercizio		»	6,400,000.—
ascenderanno le attività a . . .		L.	36,268,629.73
Nel bilancio di previsione delle spese per il 1879 essendosi portato:			
per imposte ed aggi	L. 3,200,000.—		
per interessi ed ammortamenti	» 29,500,000.—		
per costruzioni ed approvvigionamenti	» 3,500,000.—		
		»	36,200,000.—
Risulta l'eccedenza delle attività in		L.	68,629.73

II. — **Costruzioni e Armamento.**

Noi abbiamo continuato, nell'esercizio 1878, la costruzione delle opere intraprese nell'anno precedente; e, guidati sempre dal principio di provvedere, man mano che se ne manifesta il bisogno, a quanto può giovare all'esercizio, od a perfezionare ed assicurare le opere esistenti, non abbiamo dubitato di consacrare a questi scopi quelle maggiori somme, che le condizioni del Bilancio ci hanno consentito.

Sulla linea Bologna-Brindisi-Otranto, furono attivamente proseguiti i lavori di costruzione della Stazione definitiva di Ancona.

Condotto a compimento il fabbricato dei Viaggiatori, lo abbiamo aperto al pubblico servizio. Abbiamo pure condotto a fine il muro ad archi, che gli sta di fronte, e sul quale deve essere appoggiata la grande tettoia per i convogli, pur essa in corso di fabbricazione; ed abbiamo portato a buon punto la costruzione del piano caricatoio per le spedizioni a grande velocità, non che quella della Rimessa per le locomotive.

Abbiamo in pari tempo continuata la formazione del terrapieno ed ampliamento del piazzale destinato a deposito dei combustibili, guadagnando sul mare un ampio spazio; questo spazio ricingendo e proteggendo con poderosa scogliera.

Altre scogliere abbiamo gettate a difesa della strada in attiguità del ponte sul Moro, e presso l'imbocco sud della galleria, che porta lo stesso nome, in vicinanza di Ortona.

Ad impedire il soverchiamento della strada, che in alcuni punti, tra Foggia e Brindisi, avveniva in occasione di grandi pioggie, abbiamo rialzato il piano stradale, ampliate cunette e aperte nuove luci.

Nella Stazione di Carovigno abbiamo costruito un piano caricatoio, e abbiamo dato mano, sul tronco Bologna-Ancona, alla costruzione di alcune case cantoniere mancanti.

Sulla linea Foggia-Napoli, si dovettero eseguire opere di consolidamento al secondo ponte sul Cervaro, e rafforzare le gettate di difesa contro le corrosioni del Tammaro e del Calore.

Al ponte che attraversa questo fiume, e che è detto del Torello, abbiamo compiuta la ricostruzione delle pile e degli archi caduti nel dicembre del 1875, e tutta quanta la fondazione abbiamo consolidato con una platea generale.

Nuove scogliere furono gettate a difesa della linea Napoli-Eboli-Castellammare per quelle tratte in cui essa trovasi esposta agl'insulti del mare. A provvedere poi alle particolari necessità locali, abbiamo costruito nelle Stazioni di Napoli, Torre Annunziata e Castellammare apposite tettoie per riporre i grani, che in grande copia vi affluiscono.

Si sono rinforzate, col getto di altri macigni, le scogliere che proteggono il ponte in legname sul Pescara presso Manopello, sulla linea di Aquila.

Nelle Stazioni di Rimini, Sinigaglia, Falconara, Ancona, Foggia, Ascoli-Satriano, Taranto, Napoli, Battipaglia e Nocera furono armati nuovi binarii per la lunghezza complessiva di circa tre chilometri e mezzo, coll'impiego di dodici nuovi baratti di via semplici e uno doppio.

A rendere più spedite e più facili le evoluzioni dei vagoni nelle Stazioni, furono impiantate in parecchie di esse ben diciassette piattaforme giranti, cioè una in Rimini, dodici in Ancona, tre in Foggia, una in Massafra; una piattaforma da locomotive del diametro di m. 5 50 è stata collocata nella Stazione di San Giovanni a Teduccio.

Alla estremità della diramazione per il Lazzaretto di Ancona, abbiamo stabilito un ponte a bilico della portata di 20 tonnellate; un altro ne abbiamo posto nella Stazione di Fratta Grumo.

A guarentire meglio la sicurezza dell'esercizio, quattordici segnali a disco furono distribuiti fra le Stazioni di Castel Bolognese, Savignano di Romagna, S. Arcangelo, Lugo, Russi, Ravenna, Fontecchio, Beffi, San Giovanni a Teduccio, e la diramazione per le cave del Lebba, presso Vasto.

Sempre intenti a migliorare il servizio dell'acqua per le locomotive, abbiamo stabilito una condotta, che si alimenta a forza di vapore, dal Fortore alla Stazione di Ripalta.

Al rifornitore del Ponte Piccolo presso Brindisi abbiamo aggiunto una vasca e costrutto un casotto a ricovero della locomobile; un altro casotto simile, con una grande vasca cilindrica di m. 75 di capacità, abbiamo stabilito nella Stazione di Lecce.

Nè abbiamo tralasciato di continuare nell'opera intrapresa di ricingere di muri le Stazioni, eseguendone non brevi tratti ad Ancona, a Trepuzzi, Lecce, Palagianello, Napoli, San Giovanni a Teduccio, Salerno e Battipaglia.

Per ragione di sicurezza, abbiamo costruito un tratto di muro longitudinale, in quella parte del tronco Falconara-Ancona, che corre rasente alla strada provinciale; e, per simile ragione, abbiamo sostituito cancelli di ferro alle ca-

tene di chiusura nei passaggi a livello assai frequentati, che sono prossimi alla Stazione di Bari.

Finalmente abbiamo, nel corso dell'anno, rimesso a nuovo i fabbricati di molte Stazioni.

L'armamento è stato rinnovato per circa 57 chilometri con rotaie d'acciaio, dei quali quasi 14 con rotaie di m. 12 di lunghezza a giunto sospeso, primo esempio in Italia di armamento con rotaie così lunghe.

Questi 14 chilometri sono divisi tra Foggia e Cervaro e tra Napoli e Casoria, e l'esperienza fatta conferma luminosamente l'eccellenza del sistema.

Nei ricambi dell'armamento abbiamo impiegato le quantità di materiale indicate nella tabella seguente, nella quale abbiamo curato di mettere a riscontro le quantità poste in opera nell'anno precedente:

INDICAZIONE DEL MATERIALE	NUMERO dei pezzi impiegati		Aumento	Diminuzione
	nel 1878	nel 1877		
Rotaie d'acciaio di m. 12.00 e di m. 11.96	2,296	»	2,296	»
Id. id. di m. 6.00 e di m. 5.96	14,366	8,481	5,885	»
Id. di ferro di m. 6.00 . . .	14,720	15,010	»	290
Stecche	19,300	22,854	»	3,554
Piastrelle	20,826	21,452	»	626
Viti	94,499	118,418	»	23,919
Arpioni	203,567	232,739	»	29,172
Traverse	131,657	142,178	»	10,521

Alla fine del 1878, la lunghezza complessiva di binarii armati in acciaio era di chilom. 113.462.

III. — Spese di costruzione.

Le spese di costruzione al 31 dicembre 1878 risultano dal Bilancio generale in . . . . . . L. 374,800,388.59
mentre risultavano alla fine del 1877 in » 272,207,162.66

onde la differenza di . . . . » 2,593,225.93

la quale si scompone nella seguente guisa:

a) spese di costruzione fatte nel corso dell'anno . . . . » 2,192,943.69

b) spese per regolamento di conti relativi alle precedenti annate . . . . . » 400,282 24

Totale come sopra L. 2,593,225.93

(Continua).

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Le Amministrazioni ferroviarie estere, che presero parte alla conferenza tenutasi in Milano, sul finire dello scorso marzo, relativamente al servizio Italo-Belga, via Peri, hanno accettato in massima le conclusioni adottate in quella riunione.

Le questioni di *dettaglio* e l'ordinamento della tariffa pel detto servizio formeranno oggetto di una nuova conferenza, che si terrà a Colonia al principio del prossimo luglio, ed alla quale prenderà parte anche un delegato dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ci consta che in Savona, negli arenili a levante della fortezza, concessi all'uopo dal Governo, verrà in breve impiantato un grandioso Stabilimento per la fabbricazione di vagoni e veicoli in genere per ferrovie, e relativi accessorii, essendosi ivi costituita un'apposita Società tra la ben nota Ditta per costruzioni metalliche Galopin-Süe, Jacob e C. di quella città e la rinomata Società di forgie, fonderie e cantieri della Buire di Lione.

La detta Società si è costituita per 15 anni, e con rilevanti capitali, affine di concorrere nella costruzione del materiale ferroviario italiano, valendosi degli operaj e di quei materiali che il nostro paese può offrire, senza bisogno di ricorrere all'estero.

Noi applaudiamo allo scopo della novella Società, e ci felicitiamo di veder accorrere i capitali stranieri in Italia a vantaggio delle industrie e delle classi operaie.

In occasione della esecuzione della grande *Messa da requiem* del maestro Verdi, che avrà luogo al teatro della Scala in Milano a benefizio degl'inondati, i biglietti ferroviarii rilasciati per quella città, nei giorni 28, 29 e 30 corr., dalle Stazioni a ciò abilitate, godranno della validità sino al 1.° treno del martedì 1° luglio p. v.

Siamo lieti di annunciare che l'egregio cav. Frescot, Ingegnere-capo del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne da S. M. promosso ad Ufficiale della Corona d'Italia.

È una onorificenza ben meritata, e di cui ci rallegriamo col bravo ingegnere.

Il *Giornale dei lavori pubblici*, del 18 corr., ci move alcuni appunti, accennando ad un articolo pubblicato nel nostro numero del 23 aprile scorso, cioè due mesi or sono, circa i *Treni ad uso Omnibus sulle ferrovie secondarie*; e noi crediamo dover brevemente rispondere al nostro confratello, che ci onora della qualifica di « giornale molto reputato e che si occupa competentemente di questioni ferroviarie ».

Esso si meraviglia che noi abbiamo pubblicato quell'articolo, in cui trovasi riassunta la relazione fatta dal sig. Reder, Direttore della strada ferrata da Berlino a Görlitz, in una seduta della *Verein für Eisenbahnkunde* di Berlino, circa i risultati dell'esercizio con treni ad uso *Omnibus* sulla linea Berlino-Grünau; dimenticando (dice il nostro confratello) che l'egregio ing. Biglia ha sollevato molto prima la questione delle locomotive ridotte o per usi secondarii » (V. *Giornale del Genio civile* dell'aprile 1878).

Ma noi dobbiamo osservare al nostro confratello, che non avevamo alcun motivo di ricordare lo scritto dell'ing. Biglia, benchè a noi già noto, perchè la nostra pubblicazione si riferiva ad un fatto nuovo, cioè ad una recente conferenza e relazione fatta a Berlino circa un sistema di esercizio ferroviario attuato *da qualche tempo*, sul quale ci pareva opportuno di richiamare l'attenzione degli uomini competenti, non come *cosa nuova* in sè stessa, ma come molto interessante pei risultati ottenuti, e per lo studio e l'applicazione che se ne potrebbe e dovrebbe diffondere anche in Italia.

E tanto più ci pareva opportuna quella pubblicazione, in quanto non si trattava soltanto delle *locomotive ridotte o per usi secondarii*, di cui occupavasi l'ing. Biglia nello scritto accennato dal nostro confratello; ma bensì dell'attuale *esercizio* di ferrovie secondarie, mediante treni speciali ad uso *Omnibus*, e ciò allo scopo di appoggiare con nuovi fatti *compiuti* e *sperimentati* la vagheggiata modificazione del sistema di traffico sulle nostre ferrovie di secondaria importanza.

Questo, e non altro, era lo scopo della nostra pubblicazione, che ci pareva e ci pare tuttora opportunissima,

senza che fosse il caso di accennare allora ad altri studii o scritti estranei al vero nostro soggetto.

Del resto, dobbiamo assolutamente respingere le affermazioni del nostro confratello, di aver noi voluto *ricorrere a pubblicazioni straniere*, e credere di aver *primi segnalato la interessante questione*; ed esser « veramente *deplorevole che gl'Italiani siano così innamorati delle cose che vengono dal di fuori* ».

Noi non siamo per sistema *innamorati* delle cose estere, ma crediamo nostro dovere di occuparcene, di studiarle, di riferirle come cronaca, e di richiamare su di esse, secondo l'occasione, l'attenzione degli uomini studiosi e competenti, non meno che del Governo e del pubblico. Questo è per noi un dovere, a cui non potremo mai venir meno, mirando sempre a tenere i nostri lettori al corrente dei miglioramenti e progressi nelle principali industrie di ogni paese, e specialmente nella grande industria ferroviaria, che merita ogni nostra considerazione.

A conferma poi della opportunità di quella nostra pubblicazione, che venne così fuor di proposito contestata dal *Giornale dei lavori pubblici*, dobbiamo rinviare il nostro confratello ad un elaborato articolo pubblicato nella *Perseveranza* di domenica scorsa dal chiarissimo professore Giuseppe Colombo, il quale tratta lo stesso argomento, cioè dei treni economici sulle ferrovie ordinarie, esaminando appunto il sistema adottato sulla linea Berlino-Grünau, e facendo rilevare, con dati di fatto, con giusti raffronti ed osservazioni, la grande utilità di tale sistema, col quale, mentre si provvede a tutte le necessità del traffico, si ottiene una considerevole economia nelle spese di esercizio. Ma, con buona pace del *Giornale dei lavori pubblici*, nemmeno il prof. Colombo ha creduto di dover citare lo scritto dell'ing. Biglia, nè temette di far cosa inopportuna, occupandosi delle riforme introdotte od esperimentate sulle ferrovie straniere, e della possibilità ed utilità della loro applicazione anche tra noi!

Avvertiamo infine il nostro confratello che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, compresa della grande importanza dell'argomento, nello scorso febbraio affidava a due distinti suoi funzionarii superiori la missione di recarsi all'estero per istudiare sul sito ed in atto pratico l'efficacia dell'accennato sistema. E quei funzionarii hanno già rassegnato la loro Relazione, ch'è un lavoro completo ed assai commendevole, di cui speriamo poter in breve render conto ai nostri lettori.

La *Gazzetta di Genova* « Il Commercio », nella rubrica delle notizie locali del 19 corrente, afferma che:

« La scarsità dei vagoni posti a disposizione del pubblico non è un privilegio di questa piazza, perchè anche i commercianti ed industriali di Sampierdarena si lagnano di tale deficienza; cosicchè il Commercio genovese è indotto a rimpiangere la cessata Società dell'Alta Italia ».

È assolutamente inesatto che manchino i vagoni sulle calate del porto di Genova; e se giornalmente non si può colà soddisfare a tutte le richieste, ciò non proviene dalla scarsità del numero dei carri, ma dalla ristrettezza delle calate stesse, per cui è impossibile di svilupparvi il lavoro che sarebbe necessario per soddisfare a tutte le esigenze.

Ognivolta che, o la Camera di commercio, od i maggiori spedizionieri di Genova vollero portare su tale argomento un esame spassionato, si dovettero convincere che non sono i vagoni che mancano ai trasporti, ma sono gli spazii che mancano ai vagoni; e gli sforzi che saltuariamente si debbono fare per rimediare, con un lavoro febbrile, alle meschinissime condizioni di quelle località, sono tali, che sarebbe impossibile il perdurarvi, se di tanto in tanto la diminuzione del movimento non venisse a dare un po' di respiro.

Nella 1.a quindicina del corrente mese, nei giorni feriali si caricarono in Genova (esclusa P. P.) mediamente n. 472 carri circa al giorno; la qual cifra per la massima parte è rappresentata dal lavoro di Piazza Caricamento, dove il carico giornaliero, nello stesso periodo di tempo, fu per soli due giorni fra i 201 e 206 carri, e in tutti gli altri oscillò fra i 220 e 300 carri al giorno: cifra che non fu mai raggiunta sotto la cessata Amministrazione dell'Alta Italia, che ora si finge di rimpiangere, come allora si fingeva di rimpiangere la precedente Amministrazione governativa.

Quanto a Sampierdarena, è superflua ogni giustificazione sulla pretesa scarsità di vagoni disponibili per il carico; giacchè, essendo ivi il deposito di tutti i carri vuoti, e spettando a quella Stazione il distribuirli a tutte le calate di Genova (S. Benigno e Piazza Caricamento), riesce evidente che, per l'opportunità dei mezzi, la detta Stazione penserebbe anzitutto a soddisfare alle proprie esigenze; e d'altra parte, è noto a tutti, e quindi anche al Commercio locale, che in quella Stazione, finita la giornata di lavoro, vi è sempre una rimanenza di vagoni vuoti, appunto perchè nel porto di Genova, stante l'angustia degli spazii, non si possono impiegare tutti quei vagoni che pur vi si potrebbero spedire.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia dei Colli Albani — Il *Popolo Romano* dice che mercoledì scorso, una Commissione di proprietarii del circondario di Roma, composta dei signori principe Doria-Pamphyli, principe Corsini, marchese Alessandro Ferrajoli, Giuseppe Desideri, nonchè dei signori Sindaci di Albano, Marino, Castel Gandolfo, Ariccia, Nemi e Genzano, presentata dal deputato di Albano, sig. duca Sforza-Cesarini, è stata ricevuta dal Presidente dei ministri.

L'oggetto della Commissione era di raccomandare vivamente alla considerazione del Ministero l'emendamento proposto dall'on. Sforza-Cesarini relativamente alla detta ferrovia. Il marchese Ferrajoli, consigliere provinciale di Albano, ha esposto all'on. Ministro le condizioni infelici dei Comuni laziali, che si trovano discosti dall'attuale linea ferroviaria in modo da risentirne poco o nessun vantaggio, e la necessità di un sollecito provvedimento. Perciò insisteva acciocchè la ferrovia dei Colli Albani fosse classificata nella terza categoria in luogo della quinta.

L'on. Ministro ha lasciato intravedere che acconsentirebbe a portarla nella categoria quarta, però tra quelle linee che passeranno le prime in esecuzione, in vista delle speciali circostanze. (V. *più sopra il resoconto parlamentare*).

Tramway Roma-Tivoli — Il *Diritto* del 17 scrive: Il *tramway* Roma-Tivoli non sarà aperto al servizio del pubblico col primo di luglio, come erasi detto. Il giorno dell'apertura resta da stabilirsi, occorrendo ancora l'approvazione del Commissariato delle ferrovie, ed occorrendo di più il collocamento di alcuni scambii sul binario.

La Stazione di partenza sarà provvisoriamente fuori di Porta San Lorenzo. Vi sarà pure un servizio d'*omnibus* in coincidenza col treno della città.

Il desiderio della Società di stabilire la Stazione di partenza e di arrivo in piazza Gesù incontrò gravissima opposizione da parte del Municipio.

La Società dei *Tramways* ha fatto il contratto per aggregare a sè lo Stabilimento delle Acque Albule. A quest'uopo si stanno facendo importanti miglioramenti nel locale. Si spera che lo Stabilimento potrà aprirsi al pubblico il giorno stesso in cui verrà aperto il servizio del *tramway*.

La Società ha pure acquistato dal Municipio di Tivoli il romantico Bosco della Villetta, dove si propone di dare qualche pubblica festa a tempo opportuno.

— La *Libertà* dice che domenica scorsa, alla Stazione centrale di Roma, l'on. Lacava, segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, a nome dell'on. Ministro, consegnava al sig. Letellier, consigliere delegato della Società

dei *Tramways*, ed al sig. Desiderio Baccelli, direttore dei *Tramways* in Roma, le insegne di Cavalieri della Corona d'Italia. Crediamo che ben poche onorificenze siano state sì bene meritate come queste; il sig. Letellier ed il signor Baccelli hanno lavorato assai per riuscire nel loro intento: in questi ultimi giorni poi hanno spiegato un'attività febbrile. La ferrovia Roma-Tivoli è un'opera meravigliosa Il Governo, con questa onorificenza, venne a riconoscere ed a compensare l'audacia del progetto e le fatiche di questi signori, ed il Lacava stesso s'augurava che la sua provincia potesse avere ferrovie simili a quella di Roma-Tivoli.

Tramway di Firenze — Scrivono da Brozzi alla *Nazione :*

Come già sapete, la Società del *Tramway* di Firenze, con un'attività che le fa molto onore, ha cominciato le sue gite fino dal giorno 12 corrente, ed il servizio è così esatto e puntuale da non dar luogo a qualsiasi lamento. Le corse si succedono ogni 40 minuti, cominciando dal mattino di buon'ora; e mentre da Firenze parte il primo vagone alle 7, da Brozzi parte alle 5.10 per favorire gli operaj, onde possano profittarne non solo per il facile trasferimento in città, ma anco per un risparmio; giacchè quella Società, con savio intendimento, esige un prezzo assai minore nelle prime due partenze del mattino.

Tramways di Torino. — Un telegramma da Bruxelles, 22, annunciò che la sottoscrizione delle Azioni pei *Tramways* di Torino, emesse dalla Banca di Bruxelles e dalla Banca di Parigi, come già riferimmo, venne coperta 42 volte.

Tramways di Como. — In una seduta della Commissione incaricata di studiare e riferire al Consigilo comunale di Como sul transito dei progettati *tramways* per i sob borghi di Como, la stessa ha ammesso in massima il passaggio di detti *tramways* per i borghi di S. Rocco e S. Bartolomeo; ed ha incaricato i signori ingegneri Linati e Catenazzi, membri della Commissione, di concretare le condizioni del transito e dell'esercizio, onde non ne venga danno, ai proprietari delle case, nè sia compromessa la sicurezza pubblica.

Consolidato 5 p. 0/0 per lavori ferroviarii. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 15 maggio scorso, controfirmato dal Ministro delle finanze, Magliani:

Veduto l'art. 5 della legge 10 aprile 1879, num. 4823 (serie 2ª), col quale il Governo fu autorizzato ad iscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico e ad alienare tanta rendita consolidata 5 per cento quanta basti a ricavare la somma di L. 50,943,649.32, la quale, assieme all'entrata di lire 648,417.28, iscritta al capitolo 77 per contributo degli enti morali interessati nella spesa per la ferrovia del San Gottardo, dovrà servire per far fronte nell'anno 1879 alle spese per lavori ferroviarii in detta legge specificati;

Ritenuto che, per effetto del Decreto Reale 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), la rendita suddetta deve essere iscritta col godimento del semestre successivo a quello in corso;

Ritenuto che, nella ragione del Consolidato 5 per cento, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1879, può determinarsi in L. 85 per ogni 5 lire di rendita il saggio di emissione della rendita suindicata;

Ritenuto che, su questa base, al capitale suddetto di lire 50,943,649.32 corrisponde l'annua rendita di L. 2,996,685,25. ed a cifra rotonda quella di L. 3,000,000;

Salvi gli effetti dell'accertamento finale;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per le finanze, incaricato interinalmente delle funzioni di Ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È autorizzata l'iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, dell'annua rendita di lire tre milioni (L. 3,000,000), con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1879.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — La *Gazzetta Ticinese* dice che lo scambio delle ratifiche del trattato del 12 marzo 1878 relativo al San Gottardo, ebbe luogo la mattina del 17 corrente nell'albergo del *Neue Kuranstalt* a Baden, fra i rappresentanti della Germania, dell'Italia e della Svizzera, signori generale de Roeder, Melegari e Welti.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria nella scorsa settimana fu: dalla parte di Göschenen di metri 22.10, da quella di Airolo di metri 16.70; in totale m. 38.80, cioè in media giornaliera m. 5.55.

Roccia dura ai due lati; acqua ad Airolo. — Restano da forare, per compiere la galleria di direzione, m. 1536.50.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di maggio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggeri trasportati 14,200 (nel mese corrispondente del 1878: 15,858), introito fr. 16,600 (fr. 18,889.55); merce trasportata tonn. 2,650 (tonn. 1897), introito fr. 11.400 (fr. 9,167). Introito complessivo fr. 28,000 (fr. 28,056,55), ossia fr. 682.93 (fr 684.31) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggieri trasportati 12,700 (1878: 14,501), introito fr. 10,500 (fr. 12,413 10); merce trasportata tonn. 1270 (tonn. 1164), introito fr. 3,600 (fr. 3,518.45). Introito complessivo fr. 14,100 (fr. 15,931.55), ossia fr. 542.31 (fr. 612.75) in media al chilometro.

Ferrovia del Sempione. — Abbiamo ricevuto il Rapporto del Consiglio d'amministrazione della Società del Sempione all'assemblea generale degli azionisti, che avrà luogo sabato 28 corr. a Briga.

Questo Rapporto, che si occupa dell'esercizio 1878, nella parte generale fa concepire le migliori speranze pel prossimo traforo del tunnel del Sempione.

Pratiche attive vennero fatte, durante l'anno scorso, presso il Governo e gli uomini politici francesi, affine di preparare i negoziati internazionali. Questa opera pare circondata da numerose simpatie, ed il momento è vicino in cui esse potranno tradursi in atti ufficiali. La Direzione, in una memoria rimessa nell'aprile scorso al Consiglio federale, gli espose lo stato dei suoi lavori e studii, nonchè le prospettive che si aprono all'impresa, tanto in Isvizzera, che in Francia ed in Italia. Essa gli ha chiesto di prendere nelle sue mani gl'interessi del Sempione e d'incamminare i negoziati relativi alle sovvenzioni indispensabili e ad un trattato internazionale con la Francia e l'Italia. Alla fine del mese di maggio, il Consiglio federale ha incaricato il signor Kern d'iniziare pratiche preliminari, le quali daranno luogo quanto prima a negoziati, di cui si può aspettarsi un esito favorevole.

Questa è la parte più essenziale del rapporto, e che può interessare i nostri lettori.

Ferrovie francesi. — Sulla linea da Parigi a Bordeaux si sta provando un gruppo di vagoni di 1ª classe, armati di un nuovo freno a catena, detto sistema Herbelin. Questo freno ha una potenza assai notevole· esso permette di fermare entro 400 metri un treno in corsa colla velocità di 92 chil. all'ora.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia della ferrovia d'Orléans ad aprire all'esercizio la linea di Bergerac al Buisson. Questa linea ha una lunghezza di 36,880 m.

Ferrovie austriache — Si ha da Vienna, 17:

Un nubifragio guastò alcuni ponti ferroviarii non molto lungi da Vienna, per cui alcune comunicazioni sono, per il momento, interrotte.

— Si ha pure da Cracovia, 16:

In seguito ad un diluvio di pioggia, furono completamente distrutti sette ponti ferroviarii fra Granica e Czenstochau. È interrotta la comunicazione fra Granica e Varsavia. Il danno recato alle ferrovie ed ai campi è molto grave.

Ferrovie tedesche — Nella sala per le conferenze della Stazione di Potsdam si riunì, il 17 corr., il « Comitato delle ferrovie private dell'Impero », per deliberare sul nuovo progetto di legge della tariffa pel trasporto delle merci. Tutti gli oratori si pronunziarono contro il progetto di legge, e deliberarono di affidare ad una memoria le idee del Comitato sul progetto di legge, dopo che il Bundesrath si fosse pronunziato; e quindi portare quella memoria a conoscenza del Reichstag e di tutti gl'interessati allo sviluppo delle ferrovie, ed in ispecie di quelle private.

Ferrovie russe — Scrivono alla *Voce Russa:*
Un tentativo di fuorviamento sulla strada ferrata da Pietroburgo a Varsavia è stato, in questi giorni, fortunatamente sventato dalla vigilanza degli impiegati.

Sulla via, che doveva percorrere il treno in cui si trovava il Ministro delle comunicazioni, erano state collocate delle sbarre di ferro, ad una certa distanza l'una dall'altra. Se questo treno avesse tardato, un altro convogiio di viaggiatori sarebbe stato vittima di questo colpevole tentativo.

— Un tromba spaventevole si abbattè la notte del 16 sulla ferrovia da Varsavia a Vienna, fra le Stazioni di Myszkoff e di Zanvergy. Sette ponti e parecchi chilometri della via furono portati via; i treni non circolano più fra queste due Stazioni.

— Il *Daily Telegraph* ha da Pietroburgo:
Una Commissione imperiale sta ispezionando le ferrovie dell'Impero. Siccome da qualche anno è stata proibita in Russia l'importazione dei vagoni (e ciò per proteggere l'industria nazionale), così le nuove Ferrovie hanno dovuto comprarli in paese. La Ferrovia di Varsavia aveva comperato 500 vagoni nel corso del 1878. La Commissione ha trovato che 220 di questi erano già tornati nei magazzini, perchè divenuti inservibili. Avviso ai protezionisti!

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto dell'11 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 18 corr.), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Modica (prov. di Siracusa), col titolo di *Banca popolare agricola e commerciale del circondario di Modica*, e colla durata di 40 anni decorrendi dall'8 ottobre 1875; portando il detto capitale da L. 90,000, diviso in 3600 azioni da L. 25 ciascuna, a L. 180,000, diviso in 7200 azioni dell'anzidetto valore; con opportune modificazioni allo Statuto sociale.

— Con R. Decreto del 24 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 21), è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino, col titolo di *Società anonima per la condotta d'acqua potabile in Torino*, portandola da L. 2,319,000 a L. 3,000,000, mediante emissione di 1302 azioni da L. 500 ciascuna; con approvazione del nuovo Statuto sociale.

Consiglio dell'industria e del commercio. — Il 19 corr., in una sala del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, si è adunato, in sessione ordinaria, il Consiglio dell'industria e del commercio. Erano presenti il senatore Boccardo, presidente, e l'on. Venturi, vice-presidente; i signori Branca, Calvi, Distefano, Elia, Fenzi, Franchetti, Genoese di Montecorvino, Lanzirotti, Maccia, Millo, Nervegna, Trombotto, presidenti di Camere di commercio; i signori Ajello, Brossi, Bruno, Castellani e Nattini, presidenti di Associazioni economiche; i signori Boselli, Castellano, Cossa, Ellena, Luzzatti, Maurògonato, Piccardi, Tenerelli e Zeppa, nominati dal Governo; e i signori Branca, Mirone, Peiroleri, Randaccio, Romanelli e Valsecchi, consiglieri di diritto; e il segretario del Consiglio, Quarta.

Inaugurò la sessione il Ministro di agricoltura, industria e commercio, dichiarando di esser lieto che il suo predecessore avesse modificato l'ordinamento del Consiglio del commercio, accordando larga parte all'elemento elettivo, chiamando, cioè, alternativamente, le Camere di commercio ed arti e le Associazioni economiche ad esservi rappresentate per mezzo dei loro presidenti.

Si ripromette pertanto ottimi risultati da un Consiglio, di cui fanno parte nel tempo medesimo le persone che godono la maggior fiducia delle classi commerciali e quelle la cui cooperazione fu domandata dal Governo.

Osserva che il Consiglio del commercio non ha però subita alcuna innovazione per ciò che riguarda le sue attribuzioni, come si rileva anche dagli importanti argomenti inscritti nell'ordine del giorno. Invita poi i componenti a proporre ogni altro tema che essi reputassero meritevole di considerazione.

Dopo di ciò, cedette la presidenza al senatore Boccardo, ed il Consiglio si prorogò senz'altro all'indomani.

Le sedute continuano, e ne riparleremo.

Lavori edilizii in Roma. — Il *Diritto* scrive:
Dopo tre o quattro anni che se ne parla, la Giunta municipale ha finalmente ordinato di far costruire un passaggio coperto dalla piazza d'Ara Cœli al Campidoglio, onde proteggere dai raggi del solleone gli impiegati e gli altri molti cittadini, che devono salire, d'estate, quel Calvario.

I lavori sono già cominciati, anzi quasi finiti.

Il passaggio si apre presso la scalinata d'Ara Cœli, traversa il giardino della Lupa, e sbocca di faccia al portico del Museo Capitolino. Agli impiegati ed al pubblico rimarrà ancora la noia di attraversare la piazza per recarsi all'ingresso degli Ufficii capitolini. Ad ogni modo, qualche cosa vi avranno guadagnato: fare di più, nè di meglio non era possibile.

Il nuovo ambulatorio, aperto lungo il giardino, sarà freschissimo, perchè tutto coperto di frasche.

Restauri ed abbellimenti in Roma. — Fu distribuita ai Deputati la Relazione dell'on. Ronchetti sulla Convenzione conchiusa tra le Finanze dello Stato e il conte Telfener per restauri, abbellimenti e concessione d'uso dell'anfiteatro Corea.

La Commissione accetta la Convenzione, ma presenta alla Camera il seguente ordine del giorno:

« La Camera, ritenuto che il senso delle parole usate dall'art. 10 della Convenzione sia che il collaudo dovrà essere fatto da un ingegnere governativo del Genio civile, a termini e per gli effetti della legge sulle opere pubbliche, passa alla discussione del progetto di legge ».

— L'*Opinione* del 22 dice:
Il sindaco Ruspoli si recò ieri ad esaminare i lavori di costruzione del nuovo teatro Nazionale Costanzi, in via Firenze.

Fu ricevuto dal signor Costanzi e dall'architetto cav. Achille Sfondrini.

Il sindaco restò molto soddisfatto della sollecitudine con cui progrediscono i lavori, e lodò molto il progetto del futuro teatro, che sarà uno dei più grandiosi teatri moderni d'Italia.

L'egregio architetto ripete e sostiene che il suo teatro sarà terminato prima della fine dell'anno corrente.

Tariffa di pedaggio. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 22 maggio scorso, controfirmato dal Ministro dei lavori pubblici Mezzanotte, con cui l'Amministrazione provinciale di Mantova è autorizzata a stabilire una barriera di pedaggio sul nuovo ponte in ferro sull'Oglio, dirimpetto a Gazzuolo, lungo la strada provinciale Mantova-Viadana.

Tale concessione avrà la durata di anni dieci.

Ufficii telegrafici. — Il 16 corrente, in Sant'Angelo di Brolo (provincia di Messina) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il 19 è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Avellino.

Conferenze telegrafiche internazionali. — Il 14 corr. il Comitato di ricevimento dell'Ufficio postale e quello delle Società telegrafiche di Londra dettero un pranzo, nel Palazzo di Cristallo, ai delegati della Conferenza internazionale. Gl'invitati, fra signore e gentiluomini, erano 250. Dopo i brindisi alla Regina ed ai membri della Conferenza, il Presidente, signor Hugues, ne propose uno « al rappresentante della gran nazione italiana, il commendatore D'Amico. »

Questi rispose al brindisi in francese; e dopo aver espresso la propria gratitudine e quella dei suoi colleghi per la splendida accoglienza ricevuta in Inghilterra, esternò l'ammirazione destata in tutti dalla città di Londra, dall'Ufficio generale delle Poste e dalle varie Società telegrafiche del paese.

Nuovi esperimenti col telefono. — Alcuni gentiluomini, che si occupano di elettricismo, si riunirono il 25 maggio scorso a Manchester in casa del signor Warburton, soprintendente delle Ferrovie della contea di Lancaster, allo scopo di fare un esperimento interessante col telefono. Volevano, per mezzo di questo istrumento, far parte dell'uditorio del rev. dottor Mellor, che faceva le funzioni di chiesa in Halifax. Venne adoperato uno dei fili telegrafici della strada ferrata A Manchester, questo filo fu messo in comunicazione con quattro telefoni Bell, e ad Halifax il filo arrivava fino alla cappella del dottor Mellor: ivi si congiungeva ad un telefono trasmettitore Clossley, il quale è una modificazione del microfono del prof Hugues. La distanza, che percorreva il filo tra Manchester ed Halifax, era di 36 miglia.

Alle 10 e mezzo precise, le funzioni di chiesa cominciarono col canto di un inno, che fu riprodotto dal telefono quasi perfettamente; la voce sonora del dottor Mellor superava quella di tutti gli altri. Dopo vennero recitate le preci, poi le solite letture, e quindi la predica. Il risultato fu buono, e con alcune modificazioni si otterrà facilmente la perfezione nelle comunicazioni. Il maggior inconveniente per il pieno successo derivò dal passaggio dei telegrammi particolari, che soffocavano talvolta la voce di chi parlava. Quando passavano sugli altri fili elettrici i telegrammi, le parole si sentivano distintamente, ma l'articolazione non era mai chiara, e di rado udivasi un intero periodo. Una dozzina od una ventina di parole si capivano, ma non più; ma forse perchè il predicatore abbassava la voce alla fine di ogni periodo. Perchè non servisse di distrazione ai fedeli, il telefono trasmettitore o microfono era posto nell'interno del pulpito, quasi ai piedi del predicatore; e quando avveniva che questi si voltasse parlando dalla parte opposta, era più difficile udire le sue parole. Ma se gli altri fili non avessero assorbito il suono, ogni parola sarebbe stato udita benissimo. L'esperimento sarà continuato, ed è probabile che fra poco il telefono venga adoperato come mezzo di comunicazione anche per le ferrovie.

Finite le funzioni di chiesa, si seguitò a discorrere fra Halifax e Manchester, e le parole furono udite tutte distintamente. Il telefono è ormai cosa stabilita nella cappella del dottor Mellor; ed egli se ne è servito per parlare più volte con una signora malata, la quale abita a tre miglia di distanza. Il trasmettitore era quello stesso, al quale fu unito il filo telegrafico negli esperimenti del 25 maggio.

Conferenze sul taglio dell'Istmo di Panama. — Il commendatore Cristoforo Negri, che in Parigi, al Congresso internazionale per il taglio dell'Istmo di Panama, veniva chiamato all'onore della vice-presidenza, come già annunciammo, prescelse Milano, sua città nativa, per tenervi una conferenza pubblica su questo argomento di mondiale interesse.

La Società d'incoraggiamento offerse la sua sala terrena per quell'adunanza, che avrà luogo domani, 26 corrente, alle ore 3 pom.

Nuovi cannoni inglesi — Il 13 corr. furono fatti a Woolwich gli esperimenti del cannone Amstrong, di 100 tonnellate. Ad Elswich ne sono stati fabbricati quattro, ed uno solo di questi cannoni basta a distruggere qualunque nave corazzata. Il Governo inglese li ha comprati tutti, per 16,000 lire sterline l'uno, e si trovano già adesso nell'Arsenale Reale di Woolwich.

Il trasportare il cannone sul luogo destinato agli esperimenti fu cosa assai difficile, perchè, tanto la ferrovia, quanto i ponti del canale, non erano mai stati sottoposti ad un peso così enorme, il quale gravitava su base molto ristretta. Gli ufficiali del Genio dovettero rafforzare i ponti con spranghe di ferro e di legno, ed occorsero due macchine per trasportare il cannone sul luogo del tiro. Il proiettile è stiacciato, invece di essere acuminato, e pesa 2,010 libbre inglesi; è poco più piccolo del cannone, il quale ha un calibro di 17 pollici e tre quarti, i quali nella camera diventano 19 e 3 quarti. Alla bocca, il metallo non ha che 5 pollici di spessore; ma alla culatta, la camera è rivestita di una camicia di ferro, di due piedi e cinque pollici di grossezza. Il cannone è lungo 36 piedi, e compreso l'affusto sul quale è montato, 44.

Agli esperimenti diretti dal generale Younghusband, fu dato fuoco al cannone coll'elettricità; la cartuccia era fatta di 440 libbre di polvere cubica, compressa in tela di alona e rivestita di striscie di legno; essa occupava cinque piedi di lunghezza nell'interno del cannone, ed il proiettile, due ed otto pollici Per misurare la velocità del colpo, erano stati posti, ad intervalli sul terreno, degli indicatori elettrici. Quando partì il colpo, il cannone rinculò assai sulla piattaforma, ma non soffrì alcun danno, nè esso, nè l'affusto. Gli indicatori elettrici segnalarono una velocità di 1590 piedi per secondo; ma il proiettile fu trovato rotto, e ciò può avere prodotto un ritardo. Verrà fatto quanto prima un getto di *guttaperca* nell'interno del cannone, per accertarsi se il cilindro abbia sofferto.

L'Ingegneria civile e le arti industriali — È pubblicata la dispensa quinta (Anno V) contenente: Tettoia in ferro per la nuova Stazione di Ancona. — *Progetto* dell'ing. O. Moreno (con tre tavole litografate).

Architettura civile. — Case di pigione della Società « la Impresa dell'Esquilino ». Nota dell'ing. Crescentino Caselli (con quattro figure nel testo e una tavola litografata).

Sulla illuminazione elettrica. — Cinque pubbliche conferenze tenute nel Museo industriale Italiano dal professore Galileo Ferraris — Conferenza prima: Equivalenza e conservazione delle energie (con una figura nel testo).

Società d'incoraggiamento per le arti e mestieri. — Circolare di invito a proporre quesiti d'idraulica per i quali occorressero nuovi esperimenti.

Abbonamento annuo L. 12. Sono pure in vendita le prime quattro annate, al prezzo di L. 12 caduna: rivolgersi alla Tipografia e Litografia Camilla e Bertolero, via Ospedale, 18, Torino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Affari pochi e stentati nei valori ferroviarii, nella scorsa settimana: le Azioni della Società delle Meridionali da 411 scesero a 407; si riebbero, e ritornarono a 411, per chiudere a 413.

Le Obbligazioni relative deboli a 274 e 273. I Boni a 594 e 595.

Le Sarde, della serie A, poco animate anch'esse, si aggirarono sul 279; quelle della serie B, a 283; le nuove a 260.50 circa.

L'Alta Italia ferme a 294 e 295.75 — Le Pontebbane a 430.50 e 430. — Le Obbligazioni Ferrovie centrali Toscane a 450 — Le Azioni Romane fiacche a 120.50 e 118.

A Parigi, le Lombarde abbastanza sostenute trovarono denaro a 188 e 195; le Obbligazioni relative quasi invariate a 268 — Le Vittorio Emanuele a 266 — Le Azioni Ferrovie Romane a 107 e 108; le Obbligazioni a 310 e 309.

ESTRAZIONI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica la seguente distinta delle *108* Cartelle di Obbligazioni della serie B, estratte il 14 corrente in Firenze, ed aventi diritto al rimborso a datare dal 1° del prossimo luglio:

424 430 434 578 1135 1316 1358 1410 2202
2540 2714 3106 3549 4303 4554 4702 4806 4888
4955 5554 5883 6181 6443 6561 7356 7609 7931
8764 9167 9295 10238 10302 10338 12526 13000 13338
14715 15117 15153 15654 15896 15982 16371 16843 16891
17427 17779 18138 18250 18591 18593 18813 20010 20542
21020 21194 22859 22890 22910 23285 24051 24120 24802
25190 25430 25648 25689 25975 26185 26351 26420 26803
27519 28358 30209 31008 31119 31524 31684 31714 31938
32626 32640 32756 32992 33255 33422 33922 33934 34202
34413 34782 35134 35144 35277 35431 35944 36115 37002
37582 38197 38497 38978 39000 39002 39159 39910 39974

I portatori delle suddette Obbligazioni dovranno per ottenerne il rimborso presentare, a partire dal 1° prossimo luglio, i titoli corredati di tutte le cedole (*coupons*) non scadute, cominciando da quella del 1° gennaio 1880, alle Ditte bancarie autorizzate.

La cedola d'interessi (n. 13) delle dette Obbligazioni serie B, di questa Compagnia in L. 7.50 in oro, sarà dal 1° fino a tutto il 15 del prossimo luglio pagata dalle Ditte autorizzate in lire 6.35 in oro, nette dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile e per tassa di circolaziane.

Dal giorno 16 luglio in poi, tanto il pagamento della cedola n. 13, quanto il rimborso delle Obbligazioni estratte, saranno esclusivamente fatti in Torino dalla Ditta Bancaria U. Geisser e Comp.

Ferrovia di Cuneo — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo comprese nella 40ª estrazione seguita in Firenze il 16 giugno 1879 in ordine progressivo (R. Decreto 23 dicembre 1859 e legge 5 maggio 1870):

45 della 1ª emissione (5 0|0) *da L. 400 caduna*
(creazione 26 marzo 1855).

230 279 336 358 381 633 642 995 1402
2029 2233 2405 2669 3002 3028 3169 3218 3234
3260 3539 4061 4089 4410 4550 4711 4730 5208
5341 5368 6143 6427 6656 7143 7302 7636 8557
8806 8905 9071 9078 9258 9446 9653 10222 10248

32 della 2ª emissione (3 0|0) *da L. 500 caduna*
(creazione 21 agosto 1857).

964 1653 1654 3082 3419 4103 4699 5767 5880
6136 6476 6716 7824 8026 8410 8783 9120 9172
9284 10337 10638 10983 13074 13611 13645 13668 14069
14240 14326 14370 15970 15995.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 30 giugno 1879, e dal 1° luglio successivo avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè: quelle di prima emissione delle cedole dal numero 49 al 120, e quelle di seconda emissione colle cedole dal 45 al 90.

Prestito a premii della città di Milano 1866 — 51ª Estrazione pubblicamente eseguita il 16 giugno 1879.

Serie estratte:
2787 — 5737 — 5746 — 6059 — 6576

Elenco dei numeri premiati:

Serie	N.	Lire	Serie	N.	L.	Serie	N.	L.	Serie	N.	L.
5737	16	100,000	6059	81	50	5746	57	20	5746	70	20
6576	96	1,000	6059	98	50	5746	41	20	2787	94	20
6576	66	500	5746	15	50	5746	32	20	6059	39	20
5746	42	100	5737	24	50	5746	33	20	6576	50	20
6576	40	100	5746	38	50	2787	22	20	5746	96	20
5737	7	100	5737	6	50	5746	24	20	2787	10	20
6576	29	100	6059	11	50	5746	67	20	6576	100	20
6059	6	100	6576	54	50	5737	40	20	6059	37	20
6059	54	50	5737	69	50	6059	83	20	2787	23	20

Tutte le Obbligazioni portanti una delle serie sopra estratte, benchè non premiate, hanno diritto al rimborso in L. 10 cadauna — Il 16 settembre avrà luogo la 52ª estrazione.

CONVOCAZIONI

Società anonima dell'Acqua Pia (antica Marcia) — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 10 luglio p. v. in Roma (sala Dante), per autorizzare il Consiglio d'amministrazione ad ordinare il collocamento di un secondo sifone da Tivoli a Roma, e per autorizzare il Consiglio medesimo a fare le operazioni opportune per procurarsi i fondi all'uopo occorrenti.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Ferrovia d'Ivrea — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo del 1° semestre 1879 in lire 8 per cadauna Azione, pagabile dalla Cassa della Società del Credito Mobiliare Italiano.

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli obbligazionisti il 32° *cupone* di L. 15, scadente in quel giorno: a Napoli, via di Chiaia, 138; a Parigi, piazza Vendôme, 12.

Dallo stesso giorno saranno rimborsate, in L. 600 ognuna, le 66 Obbligazioni estratte il 10 corrente.

Avvisi d'Asta

Il 1° luglio p. v., presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del primo tronco della strada nazionale Callalta, da fuori Porta S. Tommaso di quella città al ponticello sullo scolo Crè a sinistra del Piave, della lunghezza di m. 18,363, per la presunta annua somma di L. 10,119. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso i Commissariati militari dei 3 dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si terrà una asta per l'appalto della provvista di chilogrammi 300,000 di ferro finissimo in verghe tonde per formare pernotti, per la complessiva somma di L. 102,000. Consegna agli Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia. e Cantieri di Castellammare e di Livorno, a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 10,200 in contanti o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto Empedocle, compreso fra la comunale di Seccagrande presso Villa Parlapiano e la sezione 212 dopo la Sella di Strafatto, della lunghezza di m. 7742, per la presunta somma di L. 233,255. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il Vallone Fico di Nanna e Sant'Antonio di Cropalati, della lunghezza di m. 10,394.83, per la presunta somma di L. 210,076. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale fra Giffone e Cinquefrondi a Mammola, compreso fra Cinquefrondi ed i piani della Limina, della lunghezza di m. 15,492, per la presunta somma di L. 334,700. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Sino allo stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto sessennale dei lavori di rifiorimento e formazione delle scogliere di difesa ai Moli di levante e ponente di Nisida, sul dato di L. 52,402.04, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 3 detto mese, presso il Municipio d'Ischia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dello Stabilimento dei Bagni termo-minerali, per il complessivo importo di lire 52,489.51. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio medesimo, si terrà pure un'asta per l'appalto di parecchi lavori stradali in quella città, per il complessivo importo di L. 46,075.33. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 14,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 20,000 chilogrammi di ottone in lamiera mezzana per L. 50,000. Consegna alla Direzione medesima entro 30 giorni. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Zocca (provincia di Modena), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria da Zocca alla provinciale per Porretta, compreso fra il Campo delle Lastre ed il confine bolognese presso la foce dei Ravari, della lunghezza di m. 3305.60, per la presunta somma di lire 40,522.24. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso il ponte sul fiume Siano sotto Favale ed il ponte sul torrente Ricciardulli presso Rotondella, della lunghezza di m. 10,189.62, per la presunta somma di L. 255,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Capua, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la provvista di 40,000 chilogr. di ottone in lamiera mezzana (per bossoli), in diminuzione della somma di L. 94,238.48, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per una nuova arginatura a difesa dei terreni nel Comune di Villanova d'Arda, aggregati al 6° Comprensorio del Po, coll'ampliamento del suo perimetro, per il presunto importo di L. 67,100. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 3600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso i Commissariati militari dei tre dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia) si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per la provvista di una muta di caldaie marine (tipo regolamentare), composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna, ed accessorii, sul dato di L. 120,000, già ribassato del 19.90 p. 0[0 nell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Partinico (provincia di Palermo) si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per sistemazione della traversa interna e per nuova condotta di acqua dalla sorgente all'abitato della città, per il presunto importo di L. 240,000. Lavori da eseguire entro giugno 1882 Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva L. 24,000.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

21ª Settimana. — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	494,972.50	342.30
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	450,682.31	311.68
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 44,290.19	+ 30.62
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	8,282,147.35	5,727 63
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	7,567,888.98	5,233.67
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 714,258.37	+ 493.96
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	149,218.04	129.19
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	145,769.20	127.09
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 3,448.84	+ 2.10
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,153.96	3,324,878.62	2,881.28
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,143.04	2,880,141.50	2,519.73
Differenze nei predotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.92	+ 444,737.12	+ 361.55

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,759.60	11.624.03	7,:68.60
Piccola Velocità	7,186.80	317 21	4,096.70
Totali . . .	34,946.40	11,941.24	11,365,30

Strade Ferrate Romane

12ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *marzo* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	478,488.01	15,056.77
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	464,415.14	14,614.08
Differenza (in più . . .	—	14,072.87	442,69
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 marzo 1879 .	1,657	5,863,784.84	15,368.88
Periodo corr. 1878	1,646	6,235,737.67	16,461.54
Aumento	11	—	—
Diminuzione	—	371,952.83	1,092.66

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 marzo 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio		Treviso-Vicen. e Padova-Bass.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	7,493.52	»	32,240.88	39,734.40
Bagagli e cani.	»	128.55	»	559.02	687.57
Merci a G.V. ..	»	747.54	»	4,948.82	5,696.36
Merci a P.V. ..	»	6,844.11	»	24,268.23	31,112.34
Introiti diversi.	»	294.97	»	565.29	860.26
Totale L.	»	15,508.69	.	62,582.24	78,090.93

ANNUNZI

Estratto dal supplemento al foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 54, del dì 17 giugno 1879.

SOCIETÀ
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 1° luglio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadute dal 1° settembre 1874 al 1° marzo 1879 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1879 degli appresso Titoli, cioè:

a) N. 79,016 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

b) N. 19,927 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

c) N. 6,802 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

d) N. 67,064 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

e) N. 95,805 Obbligazioni serie D_1 della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

f) N. 124,547 Obbligazioni serie D_2 emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 1° luglio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1879 dei Titoli seguenti, cioè:

a) N. 11,628 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

b) N. 33,668 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi scadenti il 1° luglio 1879 di N. 35,648 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento dei cuponi della già Società delle *Strade* Ferrate Livornesi, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal 23 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 ant. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Piazza San Martino — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun cupone l'appresso prelevazione, cioè:

		Per ogni Cupone di Cartelle di		
		Azioni delle Ferrovie Livornesi	Obbligazioni A, B, C, D_1 e D_2 delle Ferrovie Livornesi	Obbligazioni A, B e C della S. F. Centrale Toscana
Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,7412 0/0)	L.	1.08 (*)	1.03	1.72
Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo)	»	0.20	0.14	0.23
In tutto . . .	L.	1.28	1.17	1.95
così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse .	»	9.22	6.33	10.55

(*) La riduzione di 2/8 della tassa proviene dall'essere stato riconosciuto il diritto che il reparto da corrispondersi a questi Titoli debba classarsi in Categoria B invece che in Categoria A.

VI. All'effetto poi che i possessori di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie
C, D_1 e D_2 della già Società delle SS. FF. *Livornesi* e
A, B e C della già Società della S. F. *Centrale-Toscana* e *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie
C e D_1 delle SS. FF. *Livornesi* e
A, B e C della S. F. *Centrale-Toscana*
di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra, Bruxelles, Francforte s/M* e *Ginevra*, e per la serie
D_2 delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francforte s/M* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1° I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*,

dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2° I Cuponi delle Obbligazioni C D_1 e D_2 delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell' interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale anzidetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3° I Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, della S. F. Centrale-Toscana e Asciano-Grosseto, i cui possessori han diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse, accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale*, da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento dei Cuponi e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell' aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 15 giugno 1879.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'Amministrazione in conformità dell' art. 48 degli Statuti sociali ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di L. 400 l'interesse del 1° semestre 1879 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola Num. 26 a cominciare dal 5 luglio prossimo,

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la predetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 20 *giugno* 1879.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Mobili fuori d'uso.

Il giorno 15 luglio p. v. e successivi, occorrendo, dalle ore 9 antimeridiane alle ore 4 pomeridiane in Milano nel Magazzino dell'Economato, via Melchiorre Gioia, Num. 7 (già Stazione di Monza), si terrà dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia un pubblico incanto, in via amichevole, per la vendita di mobili, attrezzi ed altri oggetti non utilizzabili per gli Uffici dell'Amministrazione, o fuori d'uso, divisi in varii lotti e alle condizioni espresse appiede all'avviso d'asta che verrà pubblicato dalla Direzione dell'Esercizio.

Milano, 24 *giugno* 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo,

il *pagamento* della Cedola XIX di L. 15 in oro per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, nonchè

il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XVIII sorteggio* avvenuto il 1° aprile decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
a **Ginevra** id. id.

Firenze, 16 giugno 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola XVIII (*coupon*) di L. 12.50 per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Venezia** sig. Jacob Levi e figli.
a **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale.
a **Ginevra** sig. Bonna e Compagnia.
a **Londra** sig. Baring Brothers e Compagnia.
} al Cambio che sarà ulteriormente stabilito

Firenze, 16 giugno 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL' ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO, VERONA, VENEZIA, ALESSANDRIA, SAMPIERDARENA, BOLOGNA, e LUCCA.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	33,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	21,000	»
CERCHI di ferro	»	78,000	»
CERCHI d'acciaio	»	114,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	»	434,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	133,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	30,000	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	»	29,000	»
ZINCO da rifondere	»	11,000	»
Ceneraccio	»	9,000	»
Grasso usato sporco	»	14.000	»
Vetrame rotto	»	9,000	»

Stracci in sorte; — Assi a gomito, sciolti, di ferro; — Cordame vecchio; — Latta vecchia; — Tela cerata e catramata; — Pelli in ritagli usate, ecc. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **5 luglio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 7 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 9 giugno 1879

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GENOVA Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele GENOVA

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart S. G. B.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)

oppure dall'agente generale per l'Italia

Sig. Massimo Vuillaume, 20, Via Palestro — GENOVA.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù. ecc.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 2 Luglio 1879 N.° 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL PARLAMENTO

(Continuazione e fine — Vedi N.° 26)

SEDUTA DEL 23 GIUGNO.

Pres. La discussione continua sulla proposta dell'on. Sella per l'iscrizione in terza categoria della linea sotto-alpina Torino-Ivrea Biella-Gattinara alla linea Novara-Pino, con diramazione da Gattinara a Santhià.

Depretis (presidente del Consiglio) risponde alle osservazioni fatte sabato dall'on. Sella.

Respinge l'accusa di ingiustizia, e sostiene l'impossibilità, per ragioni finanziarie, di iscrivere questa linea in terza categoria.

Espone le condizioni fatte dalle proposte precedenti alla base finanziaria del progetto, e dimostra le difficoltà e le spese per la costruzione della linea di cui trattasi.

Non può quindi accettare la proposta dell'onorevole Sella.

Grimaldi (relatore) dichiara che la Commissione respinge la proposta per l'iscrizione in terza categoria della linea sotto-alpina.

Sella parla per fatto personale, e dice che non fu mai suo intendimento di nuocere alla costruzione di altre linee già votate. Ciò dichiara in risposta alle osservazioni dell'onorevole presidente del Consiglio.

L'oratore dice che i suoi intendimenti sono favorevoli alle costruzioni ferroviarie, e ricorda di aver votato le due linee Eboli-Reggio.

Intende solo che, in nome della giustizia, si debba iscrivere in terza categoria la linea sotto-alpina.

Depretis. Ma se si va oltre la spesa segnata, è chiaro che si prolunga il termine per la costruzione delle altre linee già votate.

Pres. Veniamo ai voti. C'è anche l'emendamento Villa-Spantigati per la linea Santhià-Sesto Calende.

Sella e *Spantigati* fanno osservazioni sull'ordine della votazione.

Pres. Si voterà per divisione. Metto ai voti prima la linea Torino-Ivrea-Biella-Gattinara.

La Camera, dopo prova e controprova, respinge la proposta Sella.

Pres. Mette ai voti la proposta degli on. Villa e Spantigati per la linea Santhià-Sesto Calende.

È respinta.

È pure respinta la proposta dell'on. Saluzzo per l'iscrizione in terza categoria della linea Moretta-Saluzzo-Busca-Cuneo.

Borelli G. B. ritira la sua proposta che la ferrovia Fossano-Carrù fosse inscritta in terza categoria.

Cantoni propone che la linea Voghera-Valenza sia compresa nella terza categoria.

Grimaldi e *Mezzanotte* non accettano questa proposta.

La proposta Cantoni è respinta.

Paternostro propone che la linea Palermo-Corleone Sciacca per Misilmeri e Marineo sia inscritta in terza categoria.

Grimaldi e *Mezzanotte* pregano l'on. Paternostro di non insistere nella sua proposta.

Dopo brevi parole dell'on. Presidente del Consiglio, *Paternostro* ritira la sua proposta.

Panattoni svolge una proposta, sottoscritta da 76 deputati, per la iscrizione in terza categoria delle linee seguenti:

A. Poggibonsi-Colle-Volterra-Pontedera, con diramazione per Cecina e Vada.

B. Volterra-Massa Follonica.

Barazzuoli propone che almeno sia inscritta in terza categoria la sezione Poggibonsi-Colle d'Elba.

Grimaldi e *Mezzanotte* dichiarano che la Commissione e il Ministero non accettano questi emendamenti, e pregano i proponenti di ritirarli.

Posti ai voti, gli emendamenti sono respinti.

Salaris propone che alla terza categoria si aggiunga la linea Decimomannu-Sorgono. Propone pure che sia compreso nella terza categoria un tronco, che rannodi la città di Bosa e la regione della Planargia alla Stazione di Giave od a quella di Macomer.

Ghiani Mameli propone l'aggiunta alla terza categoria della linea Alghero-Giave.

Depretis fa dichiarazioni assai favorevoli alla Sardegna, ed assicura che sarà sua cura di dar soddisfazione alle legittime aspirazioni dell'isola nella questione ferroviaria. Ma ora non può accettare gli emendamenti proposti.

Salaris e *Ghiani-Mameli* li ritirano, prendendo atto delle promesse dell'on. presidente del Consiglio.

Bertolini svolge una proposta per l'aggiunta in terza categoria della linea Chivasso-Asti-Canelli-Bistagno.

Sanguinetti A. propone la seguente modificazione alla linea Asti-Canelli-Bistagno: « Asti-Canelli-Bistagno-Cortemillia-Cengio ».

L'emendamento dell'on. Bertolini è respinto; e quello dell'on. Sanguinetti, subordinato al primo, non è nemmeno messo ai voti.

Pres. L'on. Visocchi insiste sul suo emendamento circa la linea Gaeta-Rocca-d'Evandro, colla variazione di tracciato Gaeta-Cassino per Ausonia.

Dopo brevi parole del *Relatore*, la proposta Visocchi è ritirata.

Gaetani propone che in terza categoria sia aggiunta la linea Telese-Cajanello o Presenzano.

La Commissione non accetta questa aggiunta, e l'onor. *Gaetani* la ritira.

Pres. Ora viene la proposta degli onor. Luzzatti, Bonghi, Visconti-Venosta, Rizzardi e Billia, per la iscrizione in terza categoria della linea Belluno-Vittorio.

Luzzatti ricorda che la Commissione si riservò di esporre le sue idee su questa linea.

Grimaldi dice che la Commissione ha esaminato con speciale cura questa linea, considerando il sacrifizio che ha fatto il Comune di Vittorio per il tronco Conegliano-Vittorio. Ma la Commissione è dolente di non potere iscrivere questa linea in terza categoria: essa crede che debba essere inscritta in quarta. La stessa dichiarazione fa per l'emendamento dell'on. Rizzardi pel tronco Belluno-Longarone.

Mezzanotte. La questione della iscrizione in quarta non può essere ora pregiudicata.

Luzzatti vorrebbe che la linea fosse almeno fin d'ora compresa fra le prime della quarta categoria.

Mezzanotte. Bisognerà studiare e vedere quali mezzi resteranno per la quarta categoria. Ora non si possono assumere impegni; ma il Governo riconosce che la linea Vittorio-Belluno ha i titoli per essere inscritta in quarta categoria.

Luzzatti, d'accordo coi suoi colleghi, ritira l'emendamento, prendendo atto delle dichiarazioni del Relatore e degli affidamenti del Ministro.

Rizzardi ritira il suo emendamento, dolente che l'on. Relatore non abbia avuto pel Cadore, che fece tanti sacrifizii per la patria, quelle parole benevole che ebbe per la Val di Aosta.

Un emendamento dell'on. Villani per la linea Nola-Mugnano-Monteforte-Avellino è poscia respinto.

Pres. La discussione proseguirà domani.

SEDUTA DEL 24.

La Porta propone l'iscrizione in terza categoria della linea da Castelvetrano a Porto Empedocle.

Dopo dichiarazioni del Relatore e del Ministro dei lavori pubblici, la proposta La Porta è ritirata.

Serafini propone l'iscrizione in terza categoria della linea Fano-Fossombrone, pressi di Urbino.

Questa proposta, respinta dal Ministro e dalla Commissione, è respinta pure dalla Camera.

Billia svolge una proposta per aggiungere alla terza categoria la linea da Udine verso Palma al Mare.

L'oratore ricorda che il Veneto fu assai male trattato in questo progetto, e dimostra l'utilità di questa linea e la facilità della sua costruzione.

L'oratore accenna agli interessi di Venezia, dalla quale desidera il risorgimento economico, che non verrà finchè i suoi figli si mostreranno invidi e neghittosi (*Oh! oh! — Interruzioni*). Il mondo è degli audaci e degli operosi, e chi non è tale, lasci almeno che gli altri lavorino e facciano!

Udine lascia i grandi traffici al porto di Venezia, ma non vuole essere soffocata nella sua attività.

Pres. Ricorda che la Camera ha respinta una linea Udine-Palmanova.

Billia spiega la votazione precedente della Camera.

Grimaldi dice che, se non nella forma, l'emendamento Billia è eguale a quello degli on. Cavalletto e Fabris, che fu già respinto.

Le votazioni precedenti della Camera costituiscono una pregiudiziale, se non nella forma, nella sostanza.

La Commissione respinge l'emendamento dell'on. Billia.

Mezzanotte si associa alle parole del Relatore.

Cavalletto protesta contro le parole dell'on. Billia, che offendono una città patriottica come Venezia, che ad ogni cuore italiano è sacra.

Maurogònato. Non so se si possa considerare fatto personale un'offesa fatta alla città, alla quale appartiene un deputato. Uno dei maggiori inconvenienti di questa legge consiste appunto in ciò, che semina la discordia tra i deputati della stessa regione e persino della stessa provincia, e ne abbiamo già veduto moltissimi esempi.

Non mi è permesso di entrare nel merito, e perciò devo, mio malgrado, limitarmi a protestare contro le ingiuste accuse e le parole sconvenienti, che l'on. Billia ha creduto di pronunziare contro Venezia.

Billia non ha inteso di offendere Venezia, ma deplorare una petizione che fu di là inviata contro la sua proposta.

Dopo ciò, l'emendamento dell'on. Billia, posto ai voti, è respinto.

Baiocco e *Canella* ritirano la loro proposta di iscrivere in terza categoria la linea Rieti-Corese.

Genala svolge un emendamento per iscrivere in terza categoria la linea Borgo San Donnino-Cremona.

Respinto dalla Commissione e dal Ministero, l'emendamento Genala è respinto pure dalla Camera.

Zucconi ritira un suo emendamento relativo alla linea Civitanova-Macerata.

Bortolucci raccomanda al Governo ed alla Commissione la linea Modena-Castelnuovo di Garfagnana per Lucca.

Grimaldi e *Mezzanotte* assicurano l'on. Bortolucci che riconoscono l'importanza di quella linea, ma ricusano di prendere impegni formali.

Bortolucci ritira l'emendamento.

Zanardelli svolge un emendamento, perchè la ferrovia Mantova-Brescia sia passata dalla quarta alla terza categoria. Dice che si astenne finora dall'aderire ad emendamenti; ma ora gli parrebbe colpa l'astensione, essendosi vedute passare in terza categoria linee ben meno importanti della Mantova-Brescia.

Non vi è ombra di logica nell'obbiezione del Ministero che non vi sieno più fondi, giacchè l'obbiezione finanziaria non valse per le centinaia di milioni.

Depretis pronunzia qualche parola interrompendo.

Zanardelli. L'on. Depretis allude alle bolgie dantesche. Mi pare che anche qui ci sieno certe apparenze, sotto le quali non v'è che mistificazione ed ipocrisia (*Rumori*).

L'oratore ricorda che la provincia di Brescia ha meno ferrovie delle altre; ed espone considerazioni per dimostrare che niuna altra linea ha carattere più chiaramente interprovinciale della Mantova-Brescia.

Conchiude dichiarando che il presidente del Consiglio deve conoscere il valore comparativo delle varie linee, e non può esser d'opinione diversa dalla sua.

Non dubita che il Relatore della Commissione, per sentimento d'equanimità, sarà favorevole alla proposta.

Depretis dice che l'on. Zanardelli accusò la Camera, perchè dice che questa legge è una serie di mistificazioni.

Ma, come può egli raccomandare una linea, decise come dev'essere a votare contro questa legge che manca di logica?

La proposta dell'on. Zanardelli non è che una scorciatoia, giacchè le comunicazioni ferroviarie ci sono tra Brescia e Mantova.

Non c'è nemmeno un progetto concreto, e trattasi di 67 chilometri e di 170 mila lire al chilometro.

È una linea difficile e costosa; e come fa la Camera a prendere una risoluzione su una linea improvvisata?

È così grave la differenza della classificazione in quarta od in terza, da ritenere schiacciate le forze economiche di due provincie come Brescia e Mantova, se questa linea va in quarta?

La Camera dovrà allargare la quarta categoria; ma se si allarga anche la terza, si farà in modo che le costruzioni delle altre linee non si faranno, o la legge si respingerà.

Grimaldi dichiara che la Commissione respinge l'emendamento dell'on. Zanardelli. Così decise la maggioranza. Il Relatore però dice di credere che la linea Mantova-Brescia meriti una considerazione speciale.

Zanardelli replica brevemente, sostenendo la sua propsta.
Depretis dice che sarebbe la prima volta che si approverebbe una linea della quale non esiste il progetto.
La Camera, dopo prova e controprova, respinge la proposta Zanardelli.
Giambastiani propone la iscrizione in terza categoria della diramazione economica della linea litoranea ligure, fra Viareggio e Pietrasanta, alla città di Camaiore.
Ritira poi l'emendamento, dopo brevi parole del Relatore.
Toaldi svolge un emendamento, firmato anche da Antonibon, perchè sia iscritta in terza categoria la linea Feltre-Cismon, e perchè la linea Thiene-Bassano-Cornuda sia passata dalla quarta alla terza categoria.
L'oratore ricorda i sacrificii fatti dalle provincie di Vicenza e Treviso per le costruzioni ferroviarie.
Grimaldi dichiara che queste linee sono d'interesse locale, e non possono essere iscritte in terza categoria.
Toaldi si meraviglia di questa asserzione del Relatore, e dice che, dopo la votazione delle linee Belluno-Feltre-Treviso e Bassano-Primolano, non si possono dire d'interesse locale quelle da lui proposte.
Mezzanotte. Il Governo si riserva di esaminare se queste linee potranno andare in quarta categoria.
Gli emendamenti dell'on. Toaldi sono respinti.
Pres. È così esaurita la terza categoria. Ora si passa alla discussione dell'articolo 6 del progetto di legge, che è il seguente:
« I lavori di costruzione delle ferrovie, di cui ai precedenti articoli 3 e 5, non saranno dal Governo intrapresi, se non quando le Provincie interessate si sieno regolarmente impegnate al pagamento delle loro rispettive quote di contributo ».
Vacchelli ritira un suo emendamento.
Melodia propone un'aggiunta, che è combattuta dagli on. *Chiaves* e *Melchiorre*.
Dopo brevi parole degli on. *Grimaldi*, *Mezzanotte* e *Depretis*, la proposta dell'on. Melodia è rinviata alla Commissione, che riferirà domani.
È approvato l'articolo 7 nei seguenti termini:
« Per le ferrovie, di cui agli articoli 3 e 5, le Provincie avranno diritto di rivalersi in parte delle loro rispettive quote di concorso sui Comuni più direttamente interessati.
« In caso di contestazione sulle quote, che dalla Deputazione provinciale fossero assegnate ai detti Comuni, si procederà a norma dell'articolo 46 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici ».
È rinviato alla Commissione un articolo aggiuntivo dell'on. Morelli Salvatore.
Si approva, senza discussione, l'articolo 8.
Il *Pres.* legge poi l'articolo 9, che è il seguente:
« La linea da Novara al confine svizzero presso Pino dovrà trovarsi compita contemporaneamente alla linea principale del San Gottardo, a norma della Convenzione di Berna del 15 ottobre 1869.
« Le altre linee indicate negli articoli 2, 3 e 5 saranno poste in esercizio nel termine di dodici anni dal 1° gennaio 1879, avuto riguardo, in quanto a queste ultime, alla condizione stabilita nell'art. 6 ».
Compans propone che, dopo il primo alinea dell'articolo 9, venga inserito il seguente emendamento:
« La linea Ivrea-Aosta avrà la precedenza nella costruzione su tutte le linee della seconda categoria, e dovrà trovarsi compita nel 1883 ».
Fanno osservazioni e raccomandazioni sull'articolo gli on. *Zucconi*, *Plutino*, *Gentinetta*, *Carbonelli*, *Morelli*, *Oliva* e *Villani*.
Grimaldi dichiara all'on. Compans che ha sempre considerato di grande urgenza la linea Ivrea-Aosta.
Ricorda, in risposta ai preopinanti, che le linee dei capoluoghi di provincia dovranno avere la precedenza sulle altre di seconda categoria, nella costruzione.
Mezzanotte, rispondendo alle raccomandazioni per precedenza nei lavori di costruzione, dice essere evidente che, se il Senato non l'approva quest'anno, la legge attuale andrà in vigore solo nel 1881.
Incagnoli fa osservazioni contro la precedenza delle costruzioni delle linee dei capoluoghi di provincia.

Pres. La Commissione propone un emendamento, nel quale si dichiara che la linea Ivrea-Aosta e le linee dei capoluoghi di provincia avranno la precedenza. La prima dovrà essere compiuta nel 1885.
Compans e *De Dominicis* si associano a questo emendamento.
Cucchi F. vorrebbe che anche per le linee dei capoluoghi di provincia si fissasse la data del 1885 pel compimento dei lavori. Presenta una proposta in questo senso.
Pres. L'on. Carbonelli vuole che anche la linea Taranto-Brindisi abbia la precedenza.
Il Ministero e la Commissione non accettano gli emendamenti degli on. Carbonelli e Cucchi.
Carbonelli ritira il suo emendamento, prendendo atto delle promesse del Ministro dei lavori pubblici circa la linea Taranto-Brindisi.
L'emendamento dell'on. Cucchi pel compimento delle linee dei capoluoghi di provincia nel 1885 è respinto.
Pres. legge l'art. 10:
« Il Governo del Re è parimente autorizzato a costruire 741 chilometri di ferrovie secondarie, compresa la Lecco-Colico, purchè le Provincie ed i Comuni interessati, isolatamente o riuniti in consorzio colle norme degli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, abbiano dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento, e si siano regolarmente impegnati al concorso medesimo nelle proporzioni ed alle condizioni specificate all'art. 11.
« Il Governo del Re presenterà all'approvazione del Parlamento l'elenco di queste linee, unitamente al bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1880 ».
Geymet fa osservazioni sull'articolo.
Martelli svolge la seguente proposta:
« Si propone la seguente aggiunta in fine all'articolo 10: La linea Lecco-Colico sarà costruita insieme alla linea Sondrio-Colico Chiavenna, quando il concorso di Provincie e Corpi morali interessati raggiunga la somma di lire 3,000,000 per il complesso di dette linee ».
(È firmata da altri 10 deputati).
Cucchi F. si associa all'ordine del giorno dell'on. Martelli.
Pres. La discussione dell'art. 10 proseguirà domani.

SEDUTA DEL 25.

Pres. Si riprende la discussione del progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, cioè sull'art. 6 rimasto ieri in sospeso per gli emendamenti proposti dagli on. Morelli Salvatore e Melodia. Soggiunge che la Commissione ha proposto una nuova formula dell'articolo, di cui dà lettura.
Morelli e *Melodia*, dopo brevi osservazioni contro il nuovo articolo della Commissione, ritirano il proprio emendamento.
Grimaldi dà ragione della nuova formula di quest'articolo.
Dopo altre brevi osservazioni degli on. *Melodia*, *Morelli* e *Melchiorre* e del ministro *Mezzanotte*, con cui l'articolo della Commissione venne concordato, l'articolo sesto è approvato nella nuova formula proposta.
Pres. Si riprende ora la discussione dell'articolo decimo.
Lanza svolge molte considerazioni per raccomandare la linea Chieri-Tonco.
Avezzana e *Nervo* si associano alle raccomandazioni dell'on. Lanza.
Correale raccomanda alla Commissione una sua proposta per un breve tronco.
Allievi chiede alla Commissione precise indicazioni sulle sue intenzioni; imperocchè, se all'art. 10 deve andar annessa una tabella, l'oratore intende presentare una proposta per la linea Macerata-Civitavecchia, della cui utilità ha parlato, e per la quale esistono fondi stanziati e progetti formali. Se una tabella non si annette all'articolo, si odano almeno precise indicazioni dal Ministero sulla interpretazione dell'articolo stesso.
Pres. La discussione proseguirà domani.

Seduta del 26

Pres. La discussione prosegue sull'art. decimo.

Cavalletto ricorda le precedenti raccomandazioni in favore di linee venete da iscriversi in quarta categoria, e spera che Commissione e Ministero ne terran conto.

Svolge nuove considerazioni sulla utilità nazionale di alcune di quelle linee.

Plebano svolge il seguente emendamento all'articolo decimo:

« Il Governo terrà conto, per l'ordine delle concessioni, del tempo in cui sono fatte le domande corredate dai progetti compiuti, dagli studii per i tracciati, e dalle deliberazioni delle somme di concorso degli enti interessati ». (È firmato da altri 3 deputati).

Bovio propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerata l'importanza del tronco Barletta-Spinazzola, invita il Governo a mantenerlo in quarta categoria con precedenza ».

Guala propone che la linea di quarta categoria « Vercelli-Gattinara » prenda nome di « Vercelli-Borgo Sesia ».

Ratti propone che nella quarta categoria sia inscritto il tronco Arsoli Subiaco.

Roberti propone che la ferrovia Asti-Casale per Montemagno passi dalla quinta alla quarta categoria.

Micheli propone che alla linea Adria-Cavarzere, compresa nella quarta categoria, sia aggiunta la linea « Cavarzere-Piove-Padova ».

De Witt propone che la linea Orvieto-Talamone sia inscritta in quarta categoria.

Depretis ricorda le deliberazioni della Camera, che alterarono il piano finanziario del progetto di legge.

Non restano disponibili che 45 milioni per la quarta categoria; e si provvederebbe a soli 600 chilometri di nuove costruzioni, tenendo conto del concorso dei Corpi morali. Considerando le nuove proposte fatte per nuove costruzioni, il Ministero ha pensato che bisogna aumentare la somma di 45 milioni Ha riflettuto sui modi per aumentare questa somma, e ha deciso di prorogare la durata delle costruzioni da 20 a 21 anno. (*Ilarità*)

Il Ministero proporrà anche una quinta categoria fuori classe. (*Interruzioni*)

Si avrebbero disponibili, allungando di un anno il termine delle costruzioni, 105 milioni dello Stato e 63 dei Corpi morali. Insomma, si avrebbero 168 milioni,e si farebbero 1530 chilometri.

Il Ministro ricorda i suoi impegni precedenti per una linea sulla destra del Po e per la linea Roma-Viterbo, e dice che non è possibile pensare a far ora nuove tabelle.

Le nuove linee si proporrebbero in una tabella da annettersi al bilancio di prima previsione pel 1880.

Con questi provvedimenti si può ritenere che tutti i legittimi desiderii saranno, nei limiti del possibile, soddisfatti.

Le varie linee saranno esaminate dal Governo; il quale propone inoltre che, fuori del piano finanziario attuale, si autorizzi l'assegno di mille lire al chilometro ad altre linee da costruirsi in avvenire, oltre quelle indicate; e ciò a tenore della legge del 1873.

Pres. Con queste proposte, fatte ora dal Governo d'accordo colla Commissione, si sopprimono gli articoli 10, 11, 12 e 13 del progetto di legge, ai quali altri se ne sostituiscono nel senso delle idee esposte testè dal presidente del Consiglio.

Ferrini, *Roncalli*, *Borelli G. B.* e *Billia* ritirano i loro emendamenti.

Saint-Bon si riserva di ritirare il suo dopo le dichiarazioni della Commissione.

Altri emendamenti sono pure ritirati.

Lanza crede che colle proposte del Ministero non sieno mantenuti gl'impegni presi in risposta all'on. Sambuy circa la linea Chieri-Tonco.

Depretis dice che intende mantenere il suo impegno, ma il Ministero e la Commissione hanno creduto più opportuno non fare indicazioni di linee nella quarta categoria.

Il Ministro assicura che la linea desiderata dall'on. Lanza e la linea Viterbo-Roma saranno fra le prime da indicarsi nella tabella, che sarà annessa al bilancio.

Lanza prende atto delle dichiarazioni del Ministro.

Grimaldi espone le ragioni per le quali la Commissione aderì alle proposte del Ministero, e prega la Camera di approvarle.

Berti propone che si sospenda la discussione sull'emendamento proposto dall'on. Plebano, e da lui pure firmato, non avendo la Commissione esposto le sue idee intorno al medesimo.

Grimaldi e *Depretis* dichiarano che quello dell'emendamento Berti-Plebano sarà per il Governo uno dei principali criterii.

Berti prende atto di queste dichiarazioni, e ritira l'emendamento.

Cavalletto, *Guala*, *Ratti*, *Roberti* ed altri ritirano i loro emendamenti.

Saint-Bon domanda al presidente del Consiglio se la linea Montebelluna-Castelfranco-Camposampiero sarà presa in considerazione dal Governo.

Depretis risponde che certamente il Ministero ne riconosce la grande utilità.

Saint-Bon ritira il suo emendamento.

Pres. mette ai voti l'articolo decimo, secondo il nuovo testo del Ministero e della Commissione, ch'è il seguente:

« Il Governo del Re è autorizzato a costruire 1530 chilometri di ferrovie secondarie, semprechè, a suo giudizio ed a norma dell'art. 244 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata l'utilità di tali ferrovie, e le Provincie e i Comuni isolatamente o riuniti in consorzio colle norme degli articoli 43 e seguenti della legge predetta, abbiano dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento, e si sieno regolarmente impegnati al concorso medesimo, nelle proporzioni ed alle condizioni specificate nell'art 11.

« Nelle ferrovie secondarie è compresa la linea Lecco-Colico, la quale dovrà avere la precedenza nella costruzione su tutte le linee contemplate nel presente articolo ».

L'articolo è approvato.

Maurogònato propone una nuova redazione dell'articolo undecimo, e ne svolge le ragioni.

Zucconi propone un'aggiunta.

La Commissione ed il Ministero accettano l'emendamento dell'on. Maurogònato, ma respingono l'aggiunta dell'on. Zucconi.

L'art. 11, emendato dell'on. Maurogònato, è il seguente:

« Il concorso degli Enti interessati, di cui al precedente articolo 10, è di quattro decimi del costo delle linee fino alle prime lire 80,000 al chilometro, di tre decimi sulle successive 70 mila, e di un decimo sulla rimanente somma.

« La misura, la decorrenza e il riparto annuo del concorso saranno determinati colle norme fissate nell'art. 5 della presente legge ».

Questo articolo è approvato; ed è pure approvato l'art. 12 nei seguenti termini:

« Il Governo del Re è inoltre autorizzato a fare, per Decreto Reale, concessioni di ferrovie pubbliche colle sovvenzioni e colle norme fissate nella legge 29 giugno 1873, n. 1475, serie seconda ».

L'art. 12 è approvato.

Mongini propone un emendamento, che la Commissione ed il Ministero respingono. Il proponente quindi lo ritira.

L'art. 13 è approvato come segue:

« Il valore dei terreni ceduti gratuitamente alle Provincie ed ai Comuni per la costruzione delle linee sarà computato nella quota a cui essi sono tenuti in virtù della presente legge ».

Si approvano gli articoli successivi fino al sedicesimo.

Mezzanotte, in risposta ad osservazioni dell'on. Guala, dichiara di essere disposto a presentare immediatamente il promesso progetto di legge sui *tramways*; ma non lo presenta per la certezza che la Camera non ha il tempo di discuterlo.

Guala ritira il suo emendamento.

Del Vecchio svolge un emendamento perchè fra i sistemi economici si intendano compresi quelli a trazione funicolare per le forti pendenze ed altri consimili sistemi speciali.

(Questo emendamento è sottoscritto da 65 deputati)

Grimaldi e *Mezzanotte* dichiarano che la Commissione intende che anche il sistema funicolare sia tenuto in considerazione.

Del Vecchio ritira il suo emendamento, soddisfatto di queste dichiarazioni.

Dopo brevi osservazioni degli on. *Plutino*, *Cavalletto* e *Lanza*, l'articolo 16 è approvato.

SEDUTA DEL 27.

Approvati ieri 16 articoli, l'on. *Sella*, prima di passare al 17, prende a svolgere un suo articolo aggiuntivo per autorizzare, sotto l'osservanza delle leggi e col pagamento delle tasse di trasporto, il Governo a concedere temporaneamente l'esercizio pubblico di ferrovie private.

Ricorda petizioni inviate in favore di questo concetto, la cui attuazione gioverà alle Finanze per l'applicazione delle tasse sui trasporti.

L'oratore ricorda le ferrovie per le miniere d'Iglesias, e dice che questo articolo lo svolge anche in nome dell'on. deputato d'Iglesias.

Depretis accetta il concetto della proposta dell'on. Sella, ma crede necessario modificarne la forma, per metterla in armonia colla nostra legislazione generale. Bisognerebbe limitare la temporaneità della concessione di quell'esercizio per un termine, per esempio, di 20 anni al più.

Salaris domanda perchè l'articolo dell'on. Sella non sia stampato. Lo si stampi, affinchè tutti possano averlo sott'occhio, e lo si rinvii a domani.

Sella. Faccia la Camera come crede, cioè rinvii a domani se le par necessario. Io non ho difficoltà ad accettare la modificazione proposta dal Ministro.

Salaris non insiste nella sospensiva.

L'articolo aggiuntivo dell'on. Sella è approvato, colla modificazione proposta dal presidente del Consiglio.

Presidente. Si passa all'art. 17, che è il seguente;

« Fermi gli obblighi di cui agli articoli precedenti, il Governo del Re potrà concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio, anche a sezione ridotta, di quelle fra le linee contemplate negli art. 3, 5, e 10, per le quali la concessione dell'esercizio non perturbi il sistema generale che sarà da esso adottato per esercitare le reti principali, e purchè ne risultino per la Finanza dello Stato oneri rispettivamente non maggiori di quelli che conseguono dagli articoli 4, 5 e 11. »

La Commissione, d'accordo col Ministero, modifica l'art. 17.

Ronchetti Tito svolge alcune considerazioni su questo articolo, e propone la seguente aggiunta dopo la prima parte di esso:

« Qualora, per parte dei concessionarii della costruzione ed esercizio delle ferrovie della quarta e quinta categoria, venisse anticipata la quota di concorso spettante al Governo, questi sarà autorizzato a corrispondere loro l'interesse sulle fatte anticipazioni dal giorno dell'apertura delle linee all'esercizio fino alla restituzione delle anticipazioni da farsi come al precedente articolo 15 ».

Favale svolge pure un emendamento; ma l'on. *Depretis* non accetta nè quello dell'on. Ronchetti, nè quello dell'on. Favale.

Lanza fa osservazioni sull'articolo e sull'emendamento Favale.

Dopo breve discussione, alla quale partecipano gli on. *Avezzana*, *Favale* e il relatore *Grimaldi*, gli emendamenti sono respinti, ed è approvato l'art. 17 colle modificazioni della Commissione.

L'art. 18, dopo brevi osservazioni degli on. *Baccarini*, *D'Amico*, *Filopanti*, *Nervo* e del Relatore, è approvato.

Si passa all'art. 19, sul quale parlano gli on. *Cannella*, *Mascilli*, *Vastarini-Cresi*, il Ministro dei lavori pubblici e il Relatore.

L'art. 19 è approvato, e sono pure approvati il 20, 21, 22 e 23.

SEDUTA DEL 28.

Pres. Ieri furono approvati gli articoli fino al 23.

Senza osservazioni si approvano ora gli articoli fino al 27, colla modificazione della somma nell'art. 24, secondo le precedenti dichiarazioni ministeriali e così formulato:

« È autorizzata la spesa di lire 1,260,000,000 per le costruzioni ferroviarie contemplate nella presente legge, per soddisfare agli impegni relativi a ferrovie contemplate nella presente legge, o dipendenti da leggi precedenti, e per provvedere le nuove linee del necessario materiale mobile. Questa spesa sarà imputata sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici, a datare dal 1880 a tutto il 1900, in guisa che gli stanziamenti annui risultino dell'effettiva somma di 60,000,000 lire ».

Pres. Si passa poi all'articolo 28, che è il seguente:

« Presso l'Amministrazione della Cassa di depositi e prestiti, e all'immediata dipendenza della medesima, vi sarà una Cassa delle strade ferrate, garantita dallo Stato, allo scopo di procurare allo Stato medesimo, alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii i mezzi per soddisfare esclusivamente gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla presente legge.

« I prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzii saranno fatti sopra delegazioni degli esattori delle imposte dirette, quali sono stabilite dagli articoli 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, N. 131.

« Le delegazioni non potranno essere in numero maggiore di 75, e ciascuna delegazione non potrà importare un onere maggiore del quinto delle imposte erariali sui terreni e fabbricati per l'anno in cui il prestito verrà contratto.

« Nel computo del quinto, di cui sopra, sarà incluso lo ammontare delle delegazioni, che dallo stesso Comune o dalla stessa Provincia fossero già state rilasciate, a norma della predetta legge del 27 marzo 1871, e dell'articolo 17 della legge 27 maggio 1875, N. 2779.

« I contratti di mutuo fra le Provincie, i Comuni e i loro Consorzii e l'Amministrazione della Cassa di depositi e prestiti (Cassa delle strade ferrate) andranno esclusivamente soggetti alla tassa fissa. La Cassa delle strade ferrate è quindi autorizzata a negoziare tanti titoli fruttiferi al 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, quanti valgano per procurarsi 1200 milioni effettivi da fornire allo Stato, in ragione di 60 milioni effettivi annui per il periodo di anni 60.

« È autorizzata altresì a procurarsi, nel suddetto periodo di tempo, una somma effettiva non maggiore di lire 161,551,597, in ragione dei prestiti accordati annualmente alle Provincie, Comuni e loro Consorzii per l'esclusivo pagamento di concorsi o di anticipazioni, di cui è cenno agli articoli 4, 5. 10, 15 e 30 della presente legge.

« La detta Cassa verrà sottoposta alla sorveglianza diretta del Parlamento, esercitata da una Commissione eletta annualmente, la quale alla fine dell'anno riferirà con analoga relazione.

« La Cassa delle ferrovie renderà il conto giudiziale di ogni esercizio alla Corte dei conti.

« Con Decreto Reale verranno stabilite le norme opportune per il tempo, il modo ed il saggio delle emissioni, per il sorteggio ed il rimborso dei titoli, pel pagamento dei frutti e per tutt'altro riferentesi all'andamento amministrativo della Cassa in disamina ».

Mancardi fa osservazioni sull'articolo, e poi propone la sospensiva, perchè non è presente il Ministro delle finanze.

La Camera sospende la discussione dell'art. 28.

Il *Pres.* legge l'art. 29, che è il seguente.

« Su tutte le linee ferroviarie del Regno, le quali, a partire dalla pubblicazione della presente legge, verranno costrutte dallo Stato, sia per intero, sia col concorso degli interessati nei limiti stabiliti, e che rimangono di proprietà dello Stato medesimo, viene, per effetto della presente legge, costituita la ipoteca legale a garanzia dei titoli, di cui all'articolo precedente, senza che occorra la formalità della iscrizione ».

È approvato senza osservazioni.

L'art. 30 è sospeso, finchè venga il Ministro delle finanze.

Il *Pres.* legge l'art. 31, che è il seguente:

« Le sovvenzioni volontariamente votate dai Comuni e dalle Provincie per le linee contemplate all'art. 2 sono integralmente devolute allo Stato.

« In luogo però delle sovvenzioni, che riguardano le linee di cui al n. 8 dell'art. 2 predetto, è stabilito un concorso nella spesa di costruzione della somma di 10,745,000 lire, da dividersi fra i Corpi morali interessati colle norme di riparto fissate dall'articolo 4.

« Le sovvenzioni votate per le linee delle altre categorie sono parimenti devolute allo Stato fino alla concorrenza delle rispettive quote di contributo dovute a norma della presente legge.

« Per sopperire al pagamento degli oneri predetti, le Provincie e i Comuni potranno valersi delle disposizioni di cui all'articolo 28; e per quelli che riguardano le linee di cui all'art. 2, potranno valersi anche del termine di cui all'articolo 4 ».

Pres. Essendo ora presente il Ministro delle finanze, riprendesi l'articolo 28 rimasto sospeso.

Allievi fa osservazioni, esaminando la questione dell'influenza che sulle condizioni economiche della nazione avrà la distrazione dei capitali italiani nelle imprese ferroviarie. Parla della situazione economica e commerciale d'Italia.

Dichiara di non aver mai pensato che la Cassa delle ferrovie, da lui, per primo, proposta, dovesse far operazioni per conto dello Stato.

Crede poco prudente impegnare la fortuna del paese in un impiego determinato. Non ammette che si debba confondere la Cassa delle ferrovie col Ministero delle finanze.

Plutino Agostino dichiara d'essere d'accordo coll'on. Allievi e di aderire alle sue considerazioni.

Romano G. fa pure osservazioni, associandosi in parte alle considerazioni dell'on. Allievi.

Magliani sostiene l'art 28, rispondendo alle osservazioni dell'on. Allievi, delle quali però riconosce l'importanza. Il Ministro svolge altre considerazioni sull'articolo e sul risparmio nazionale, sostenendo il pagamento dei titoli all'interno.

Sella riconosce essere importantissima la questione, e gli duole che le condizioni della Camera non permettano di trattarla a fondo.

Approva le dichiarazioni del Ministro delle finanze circa il risparmio nazionale. Egli crede giusto che i titoli si paghino solamente all'interno, come propongono Ministero e Commissione.

Avrebbe però desiderato che questo articolo 28 non ci fosse nella legge.

Fa altre osservazioni per dimostrare che non vale la pena di stabilire un'istituzione speciale per questo titolo. Nel nostro paese non v'è operazione speciale che non abbia costato più della operazione con rendita ordinaria. L'operazione speciale costerà almeno il due, il tre per cento di più. Apprezza il vantaggio del fondo per l'estinzione.

In ogni caso, egli crede non essere opportuno il decidere oggi questa grave questione.

Il *Pres.* annunzia emendamenti all'art. 28 proposti dagli on. Mancardi, Allievi e Nervo.

Questi emendamenti sono rinviati alla Commissione.

Seduta del 30.

Pres. Erano rimasti sabbato in sospeso gli art. 28 e 30. La Commissione ora propone una nuova formula di quei due articoli.

Grimaldi dice che la nuova formula corrisponde alle osservazioni e proposte degli on. Allievi, Plutino, Sella ed altri.

Allievi aderisce alla nuova formula dell'art. 28, facendo alcune riserve circa la ripartizione dei titoli ed altre questioni; e ritira il suo emendamento.

Nervo si associa alle considerazioni dell'on. Allievi, e ritira anch'egli il suo emendamento.

Mancardi pure ritira il suo.

Gli art. 28 e 30 sono poi approvati nei seguenti termini:

« *Art* 28. Presso l'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti e all'immediata dipendenza della medesima, vi sarà una Cassa delle Strade ferrate, garantita dallo Stato, per il servizio dei titoli da emettersi a norma di questo articolo, allo scopo di procurare allo Stato medesimo, alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii, i mezzi per soddisfare gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla presente legge.

« I prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzii saranno fatti dalla Cassa predetta sopra delegazioni degli esattori delle imposte dirette, quali sono stabilite dagli art. 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, n. 131.

« Le delegazioni non potranno essere in numero maggiore di 75, e ciascuna delegazione non potrà importare un onere maggiore del quinto delle imposte erariali sui terreni e fabbricati per l'anno in cui il prestito verrà contratto.

« Nel computo del quinto, di cui sopra, sarà incluso l'ammontare delle delegazioni che dallo stesso Comune, o dalla stessa Provincia, fossero già state rilasciate a norma della predetta legge 27 marzo 1871, e dell'art. 17 della legge 27 maggio 1875, n. 2779.

« I contratti di mutuo fra le Provincie ed i Comuni e loro Consorzii e l'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti (Cassa delle strade ferrate) andranno esclusivamente soggetti alla tassa fissa.

« Il Ministro del tesoro è autorizzato ad emettere ogni anno ed alienare, per mezzo della Cassa predetta, tanti titoli fruttiferi 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, quanti occorrano per fare entrare nelle Casse dello Stato la somma di 60 milioni, giusta l'articolo 24, e per procurare le somme per prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzii pel pagamento dei concorsi e delle anticipazioni di cui agli articoli 4, 5, 11, e 31.

« La detta Cassa verrà sottoposta alla sorveglianza diretta del Parlamento, esercita da una Commissione eletta annualmente, la quale alla fine dell'anno riferirà con analoga relazione.

« La Cassa delle ferrovie renderà il conto giudiziale di ogni esercizio alla Corte dei conti.

« Con Decreto Reale verranno stabilite le norme opportune per il tempo, il modo ed il saggio delle emissioni, per il sorteggio ed il rimborso dei titoli, pel pagamento dei frutti e per tutt'altro riferentesi all'andamento amministrativo della Cassa predetta.

« *Art.* 30. I titoli ferroviarii saranno inclusi separatamente nel Gran Libro, e godranno del beneficio del deposito accordato dalla legge del 4 aprile 1856.

« Le cedole (vaglia o coupons) saranno trimestrali, pagabili nel Regno, e potranno essere ricevute in pagamento delle imposte dirette. Questo pagamento potrà farsi colle cedole del trimestre in corso e con quelle del trimestre successivo ».

Si passa poi all'articolo 32, che è il seguente:

« Colla legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere e delle somme a stanziarsi per le singole categorie, col riparto per ciascuna linea ».

Allievi ritira il suo emendamento; ed anche l'art. 32 è approvato.

Pres. La Commissione propone un articolo aggiuntivo; che sarebbe il 33.

È approvato nei seguenti termini:

« Con legge speciale sarà provveduto alla costruzione della rete delle ferrovie secondarie della Sardegna da eseguirsi con metodi economici.

« La detta legge sarà presentata al Parlamento entro l'anno dall'apertura al pubblico servizio delle ferrovie in costruzione nell'isola di Sardegna per effetto della Convenzione approvata con legge 20 giugno 1877, n. 3910, serie seconda ».

Il Ministero propone pure il seguente art. 34:

« Con legge speciale sarà provveduto alla costruzione fra Napoli e Roma di una diretta comunicazione ferroviaria, alla quale potranno coordinarsi le linee da Velletri a Terracina, e da Sparanise a Gaeta ».

Capo propone il seguente emendamento all'articolo ministeriale:

« Con legge speciale, da presentarsi nel 1880, sarà provveduto ad una più diretta comunicazione fra Napoli e Roma per Gaeta e Terracina, coordinata alle due linee già contemplate nella presente legge, Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina ».

Morelli S., *Bonomo*, *Incagnoli* e *San Donato* parlano sulla questione.

L'art. 34 è approvato con lieve modificazione.

Melchiorre ritira una sua aggiunta.

Grimaldi chiede gli sia permesso di aggiungere ai suoi discorsi un quadro statistico, in cui si dimostrano gli effetti pratici di questo progetto di legge, che prescrive la costruzione di 6020 chilometri di ferrovie. Esso stabilisce una perfetta perequazione ferroviaria tra le varie provincie italiane.

Conchiude poi ringraziando il Presidente e la Camera, e dichiarando: *Nunc dimitte servum tuum* (*Applausi*).

Nicotera crede essere interprete dei sentimenti di tutta l'assemblea, ringraziando il Presidente del modo con cui ha diretta questa discussione (*Applausi*).

Ringrazia pure il Relatore e la Commissione; e crede che tutti coloro che contribuirono a questo progetto hanno reso un servizio al concetto unitario.

Angeloni crede si debba ringraziare anche il Presidente del Consiglio (*Rumori — Grida*).

Nicotera. No, no (*Agitazione*).

Pres. Terminiamo in calma questa discussione. Sarà per me il miglior conforto, il migliore ringraziamento. Io ho fatto il mio dovere (*Applausi fragorosi*, *prolungati*).

Si procede quindi all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto del progetto di legge che risulta approvato con voti favorevoli 257, contrari 96.

Nel prossimo numero pubblicheremo il testo preciso della legge, quale fu approvata dalla Camera.

PROVVEDIMENTI RELATIVI AI DISASTRI
per le inondazioni del Po.

Anche il Senato, nella seduta del 26 giugno, discusse ed approvò il progetto di legge pei provvedimenti relativi ai disastri derivanti dalle inondazioni del Po; e noi non manchiamo di dare ai nostri lettori un sunto di questa nuova ed interessante discussione.

Massarani tratteggia rapidamente la storia delle arginature del Po, che è parallela a quella della civiltà italiana.

Cita i magnanimi ardimenti idraulici dei Mantovani del XII secolo e dei Veneziani del seicento; parla del primo Regno d'Italia e della stupenda bonificazione di Burana da esso intrapresa. Il secondo Regno non ne emulò la solerzia.

Esamina le cause naturali delle piene, i diboscamenti, gli sterri, la controversa tesi dell'elevarsi degli alvei.

Cita l'opinione del Lombardini e i provvedimenti da lui suggeriti; censura l'irresolutezza e la insufficienza degli spedienti, laddove occorrono sistemi radicali e partiti decisi.

Propugna l'unità del regime fluviale e la opportunità di un Ufficio tecnico sulla riva destra mantovana, non meno che le antiche istituzioni dei servizi obbligatorii e dei pagatori fluviali.

Nota che nel 1872 fu avvertita la mancanza di provvedimenti, e deplora che il servizio di vigilanza siasi vieppiù limitato da poi Quanto alle opere, enumera le tre categorie di lavori urgenti, proposte dalla Commissione tecnica dopo il 1872 per un importo di 21 milioni, e nota che soli 5 furono in effetto spesi; paragona l'utilità di questi sacrifizii indispensabili collo sterminato danno che il trasandarli produce, e che può valutarsi, per il caso presente, a più di 30 milioni.

Dipinge le sofferenze dei poveri, la rovina della possidenza; e, oltre alla sistemazione delle arginature, invoca sussidii più larghi, credito, esonerazione d'imposte dove la rendita fu intieramente distrutta, bonificazione della plaga inondata per dar lavoro agli indigenti e rialzare il valore delle terre. Fra le misure più urgenti, raccomanda infine che si acceleri l'interclusione della rotta; poichè, proseguendo coll'iniziato lentissimo metodo, si cagionerà la morte di tutte le piantagioni.

Conclude presentando un ordine del giorno, e facendo un caldo appello al Senato in pro di popolazioni desolate da continui infortunii, che dettero prova d'insigne patriottismo fino da quando nel 1859, abbandonate dalla pace di Villafranca all'Austria, acclamarono tuttavia spontanee la loro unione al Regno d'Italia.

Ecco l'ordine del giorno presentato dal sen. Massarani:

« Il Senato invita il Ministero a presentare entro l'anno 1879 speciali progetti di legge:

1. Per la sistemazione generale del Po;

2. Per lo scarico delle acque e la bonificazione del territorio inondato;

3. Per la formazione di Casse di credito, onde venire in aiuto ai piccoli proprietarii, prendendo anche norma da analoghe leggi del 1872 e 1873;

4. Per la esonerazione dell'imposta fondiaria rispetto alle piccole quote, in caso di perdita intera dei redditi di una annata;

« E passa alla discussione degli articoli ». — (Sono firmati con l'on. Massarani, gli on. Mayr Carlo, Gioachino Pepoli, e G. Di Bagno).

Pepoli. È dolente che non sia presente alla discussione il Ministro dei lavori pubblici.

Deplora che la commissione parlamentare, destinata a invigilare i lavori eseguiti per riparare ai danni cagionati dalla inondazione del Po, non abbia a tutt'oggi fatta ancora la sua relazione.

Molti ingegneri, che soprastettero a quei lavori con tanto poca lode, invece di essere puniti come meritavano, furono invece premiati, affidando loro la direzione di opere più importanti. Lo stesso, egli dice, avvenne degli intraprenditori.

Il ritardo del taglio di Bondeno, secondo il giudicio di uomini competentissimi, fu causa del disastro che dobbiamo deplorare, e che gettò nel lutto miserevole migliaia di famiglie.

Si associa con tutto il piacere all'ordine del giorno dell'on Massarani, che sottoscrisse anch'egli.

Magliani (ministro) prega l'on. Pepoli di voler ripetere l'accusa mossa contro il Governo, cioè di aver premiati quegli ingegneri e intraprenditori che mancarono al loro dovere, quando sarà presente al Senato il suo collega dei lavori pubblici.

Egli, comunque, respinge quest'accusa, poichè non la ritiene fondata.

Parlando dell'ordine del giorno Massarani, per ciò che lo riguarda nell'interesse della Finanza, egli non può accettare la condonazione definitiva delle imposte dirette, poichè questa misura, impossibile per l'Erario, non fu neppure adottata nelle altre inondazioni del 1872.

Insiste pertanto che sia data facoltà al Governo di sospendere soltanto le scadenze delle imposte, come è dichiarato nell'art 3 del progetto di legge già votato nell'altro ramo del Parlamento.

Pepoli raccomanda nuovamente al Governo che sopra tutto acceleri i lavori pel taglio di Bondeno, per scongiurare almeno futuri disastri.

Magliani comunicherà al suo collega dei lavori pubblici questa raccomandazione, nella certezza che sarà presa in considerazione.

Torelli. Sebbene egli sia tutt'altro che tenero per l'Austria, pure è dolente di dover lodare quell'Amministrazione in fatto di opere idrauliche. Vorrebbe che da noi s'imitasse ciò che fecero gli Austriaci precisamente dopo la rotta del Po del 1835.

Biasima le Amministrazioni passate di aver mutati i regolamenti che esistevano sotto il Governo d'Austria, che erano, in gran parte, opera dell'illustre Paleocapa, e che fecero tanto buona prova; quindi presenta e raccomanda il seguente ordine del giorno:

« Il Senato raccomanda all'on. Ministro dei lavori pubblici di voler prendere in seria considerazione i regolamenti che esistevano nelle provincie lombardo-venete per il passato, e di applicarli, se ciò si creda bene ».

Massarani replica brevemente, pregando il Senato di voler rimandare a domani il seguito di questa discussione poichè, essendo cosa di tanta gravità, abbisogna di calma e di tempo.

Magliani non nega al Senato la facoltà di discutere domani il progetto di legge, ma, stante l'urgenza dei bisogni a cui occorre provvedere, prega il Senato di votare oggi stesso la legge, tanto più che i fondi pei sussidii ai paesi inondati sono esauriti, e il Governo non può disporne di altri senza l'autorizzazione del Senato.

Brioschi propone che in altra occasione si ritorni sulla questione, e che frattanto si voti il progetto, ch'è di grande urgenza.

Martinelli (relatore) presenta il seguente ordine del giorno, a nome dell'Ufficio centrale;

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni fatte dal Ministero di proporre al più presto possibile i provvedimenti necessarii dopo i recenti disastri delle inondazioni del Po e delle eruzioni dell'Etna, anche in coerenza delle emanate leggi del 1872, e nei termini più appropriati ad assicurarne gli effetti nell'ordine tecnico-finanziario-economico, passa alla discussione degli articoli ».

Magliani accetta quest'ordine del giorno; di cui si dichiarano soddisfatti anche gli on. *Massarani* e *Pepoli*, ritirando il proprio.

Quanto all'ordine del giorno Torelli, il ministro *Taiani* dichiara di accettarlo, come raccomandazione che sottoporrà al suo collega dei lavori pubblici.

Torelli si dichiara soddisfatto.

Posto ai voti l'ordine del giorno dell'Ufficio centrale, è approvato.

Gli articoli del progetto di legge sono approvati poi senza altro; ed allo scrutinio segreto ebbero voti favorevoli 78, contrarii 2.

Questa legge venne gia sancita e promulgata col R. Decreto del 28 giugno, pubblicato nella *Gazz. Uff.* del 28 decorso mese.

STRADE FERRATE ROMANE

ADUNANZA GENERALE ORDINARIA.

Il 30 giugno p. p., alle ore 12 1|2 pomerid., la Società si riuniva in adunanza generale a Firenze, a forma dello avviso di convocazione del 24 maggio p p.

Intervennero num. 152 persone, rappresentanti n. 97,792 Azioni delle Strade ferrate Romane, e n. 28,589 Azioni della già Società delle Strade ferrate Livornesi, le quali davano diritto nell'insieme a voti num. 11,091.

Esaurite le consuete preliminari operazioni, e dichiarata costituita legalmente l'adunanza generale, il *Presidente* dà lettura di un suo discorso, in cui accenna allo scopo precipuo della presente sessione convocata in ordine all'art. 20 dello Statuto sociale, quello cioè di deliberare intorno al Bilancio consuntivo chiuso al 31 dicembre 1878, e di eleggere i consiglieri che escono dall'ufficio alla fine del corrente anno. Aggiunge che, profittando della presente convocazione, il Consiglio propone alcune modificazioni al Regolamento della Cassa-Pensioni per gli impiegati sociali, intese a migliorare la condizione dei contribuenti alla detta istituzione. E dopo aver lamentato di non poter oggi, non ostante tutta l'operosità del Consiglio e della Commissione, annunziare la conversione in legge della Convenzione approvata il 12 maggio scorso, sebbene tutto faccia sperare che ciò possa avvenire prima della proroga della Sessione parlamentare, conclude dichiarando che, ove ciò non si verificasse, il Consiglio riconvocherebbe i signori Azionisti in adunanza generale, perchè potessero provvedere al loro interesse.

Il socio *Facheris*, prendendo occasione dalla conclusione del discorso del Presidente, esprime l'avviso che, nella fiducia che il Parlamento debba pronunciarsi sulla detta Convenzione fra pochi giorni, l'Assemblea degli Azionisti dovrebbe astenersi dal prendere oggi deliberazioni, che, quando la legge sul riscatto sia approvata dal Parlamento, non avrebbero più valore, prorogandosi di qualche giorno per deliberare quindi a seconda dell'esito delle decisioni parlamentari; e conclude presentando il seguente ordine del giorno:

« Udito il rapporto del Consiglio;

« Considerando che è imminente la presentazione della Relazione della Commissione parlamentare sul riscatto sociale;

« Confidando che il Parlamento, prima di prorogarsi, vorrà provvedere definitivamente intorno ad una situazione anormale che si prolunga dal novembre 1873, con gravissimo danno degli interessi nazionali e stranieri in questa adunanza generale rapresentati, e che appunto a questo effetto venne approvata e stipulata la Convenzione addizionale del 26 aprile corrente anno;

« L'Assemblea, in attesa del voto del Parlamento, sospende la discussione e deliberazione delle materie poste all'odierno ordine del giorno, che rimanda ad altra Assemblea, da convocarsi nei modi statutarii nella prima quindicina di agosto prossimo venturo; ed incarica la Presidenza e la Commissione di presentare all'eccelso Governo ed alla Camera l'espressione dei suoi voti e della sua fiducia ».

Il socio *Lemmi* si chiarisce favorevole alla proroga, giustificando questa sua opinione con espressioni di censura verso il Consiglio e verso il Governo, istituendo un parallelo fra il modo con cui viene da questo trattata la nostra Società ed il modo con cui è trattata quella delle Meridionali; ma, richiamamato dal Presidente all'argomento, conclude dichiarando di appoggiare la proposta Facheris.

Il socio *Lattis* appoggia pure questa proposta, ma vorrebbe che in fine della medesima si aggiungessero le seguenti parole: *perchè sia finalmente fatta la debita giustizia, a salvaguardia anche del credito italiano all'estero.*

Il socio *Facheris* accetta l'aggiunta Lattis.

Il socio avv. *Ferraris* dichiara di appoggiare l'ordine del giorno Facheris che trova anche conseguente alla deliberazione dell'adunanza generale del 12 maggio prossimo passato, che fu presa in modo quasi condizionato, cioè nella fiducia che la Convenzione fosse approvata dal Parlamento nella presente sessione. Combatte però l'aggiunta proposta dal socio Lattis, che ritiene inutile ed imprudente, perchè avrebbe l'aria di una pressione al Parlamento, basata sul timore del nostro discredito all'estero.

Il socio *Ascoli* vorrebbe che alla proposta di aggiunta del sig. Lattis fossero tolte le due parole *all'estero*.

Dopo alcune altre osservazioni fatte dai soci *Lattis*, *Facheris*, e *Ferraris*, il *Presidente* domanda se l'ordine del del giorno proposto dal sig. Facheris è appoggiato; lo che essendosi verificato, dichiara che egli va a porlo ai voti, riserbandosi di mettere quindi in votazione l'aggiunta proposta dal sig. Lattis

Procedutosi alla votazione sull'ordine del giorno Facheris, il medesimo risulta approvato all'unanimità.

Vien quindi posta ai voti l'aggiunta Lattis col consueto sistema d'alzata e seduta; ma siccome, tanto nella prova, quanto nella controprova, il numero degli opponenti si chiarisce di qualche importanza, così il *Presidente* avverte che dovrà ricorrersi ad un sistema diverso di votazione. Se non che avendo il sig Lattis dichiarato di ritirare la sua proposta, il Presidente dichiara non essere altrimenti luogo a deliberare sulla medesima, e scioglie l'adunanza.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 5 *giugno* 1879.

(*Continuazione* — V. N. 26).

IV. — **Esercizio.** (*Prodotti della Rete Meridionale*).

L'esercizio delle linee Meridionali, sulla lunghezza complessiva di . . . . Chil. 1446

(fatta deduzione della tassa erariale), ha dato nell'anno 1878 l'in-

troito di . . . L. 21,084,995.24 e per Chil. di L. 14,581.60
Tale introito sulla stessa lunghezza era stato nel 1877 di . . . . . L. 22,108,516.19 e per Chil. di L. 15,289.43
Per cui si ebbe nel 1878 la diminuzione di . . . L. 1,023,520.95 e per Chil. di L. 707.83
diminuzione dovuta intieramente ai diminuiti trasporti a piccola velocità.

Le sovvenzioni dello Stato salirono:
nel 1878 a . . . . L. 24,928,156.70
nel 1877 a . . . . » 23,990,435.98
onde il vantaggio sul 1877 di . . . . L. 937,720.72

Tra sovvenzioni ed introiti, l'entrata della Società è stata per l'esercizio 1878 di . . . . L. 46,013,151 94
mentre per l'esercizio 1877 era stata di . » 46.098,952.17
quindi la diminuzione nel 1878 di . . » 85,800.23

Distinguendo i prodotti ottenuti nelle consuete categorie, e ponendoli a riscontro con quelli dell'anno precedente, si hanno i risultamenti che seguono:

DISTINZIONE DEI PRODOTTI	1878	1877	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori e militari, compreso il trasporto della Valigia delle Indie	10,035,284.61	10,018,532 61	16,752.—	»
Trasporti a G. V. . .	2,695,105.66	2,570,073.92	125,031.74	»
» a P. V. . .	8,208,060 91	9,38.,551.50	»	1,176,493.59
Introiti diversi	146,544.06	135,355.16	11.188.90	»
			152,972.61	1,176,493.59
Diminuzione a danno del 1878 . . . L. 1,023,520.95				

Ebbero adunque nel 1878 un qualche aumento i trasporti a Grande Velocità e gl'introiti diversi; e tutta la diminuzione, come abbiamo precedentemente annunziato, è caduta sui trasporti a Piccola Velocità.

Nella tabella seguente è data la ripartizione dei prodotti per ciascuna delle linee, che costituiscono la rete sociale:

INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza media 1878	Lunghezza media 1877	Prodotto medio chilometrico 1878	Prodotto medio chilometrico 1877	Aum. del 1878 sul 1877	Diminuzione del 1878 sul 1877
Bologna-Ancona	204	204	24,441.36	25,220.14	»	778.78
Ancona-Foggia	322	322	13,898.94	15,715.09	»	1,816.15
Foggia-Otranto	321	321	9,919.15	10,413.19	»	491.01
Foggia-Napoli	193	198	23,267.86	23,288.24	»	20.38
Napoli-Eboli-Castellam.	87	87	25,511 06	26,764 33	»	1,253.:7
Bari-Taranto	115	115	5,942.91	6,247.21	»	304.30
Pescara-Aquila	127	127	4,009.50	3,984 99	24 51	»
Castel Bologn.-Ravenna	42	42	8,026.56	7,489.75	536.81	»
Foggia-Candela	39	39	2,139.71	12,104.26	35.45	»

Risulta da questa tabella che il movimento diminuì soprattutto sulla grande linea da Bologna a Otranto, e più specialmente sul tronco Ancona-Foggia, e ne furono causa principalissima i diminuiti trasporti di cereali e di vini dalle Puglie e dagli Abbruzzi; diminuì sulla linea Napoli-Eboli-Castellammare per un ragguardevole decremento nel numero dei viaggiatori, non compensato dall'aumento avvenuto nelle altre specie di trasporti; rimase, si può dire, nei limiti del 1877 sulle linee Foggia-Napoli, Pescara-Aquila, Foggia-Candela; ed ebbe una diminuzione assai notabile, rispetto all'entità del prodotto chilometrico, sulla linea Bari-Taranto, per le scemate provenienze dalle Calabrie.

L'unica linea sulla quale avvenne un qualche aumento è quella da Castel Bolognese a Ravenna, e vuolsi attribuire ai trasporti cresciuti a piccola, e in poca parte, a quelli a grande velocità.

Il movimento dei viaggiatori è stato nel 1878 di numero 3,801,200
e fu nel 1877 di 3,859,840
avvenne adunque la diminuzione di viaggiatori 58,640
ossia dell'1.53 per 0[0].

L'introito per questo titolo, non tenuto conto del provento dato dal trasporto della Valigia delle Indie, è stato nel 1878 di L. 9,639 273.21 e per viaggiatore di L. 2.54
fu nel 1877 di » 9,623,638.81 e per viaggiatore di » 2.49
quindi si ebbe aumento sul totale dei viaggiatori di . L. 15,634 40 e per viaggiatore di L. 0.05
che è quanto dire del 0,16 sull'introito complessivo, del 2,01 sull'introito per viaggiatore. Tale aumento è tutto dovuto ai trasporti di militari e di viaggianti a conto dello Stato.

Sommando insieme le distanze percorse da tutti i viaggiatori, la lunghezza complessiva dei viaggi risulta per il 1878 di Chil. 238,946,518, il viaggio medio di Chil. 62.86
Nel 1877, la lunghezza cumulata dei viaggi era stata di
Chil. 229,810,370, il viaggio medio di Chil. 59 54
Si è quindi avuto nel 1878 l'aumento di
Chil. 9,136,148, ossia del 3,98 per 0[0] sulla lunghezza complessiva dei viaggi, e di . . . Chil. 3 32
ossia del 5,58 per 0[0] sulla lunghezza media di ciascun viaggio.

Malgrado adunque il numero dei viaggiatori scemato, la lunghezza dei viaggi ha largamente compensato la diminuzione del numero.

Se poi vogliasi conoscere in qual misura i viaggiatori si sono distribuiti tra le varie classi nei due anni, daremo nel seguente quadro le cifre che vi si riferiscono:

		Viaggiatori a prezzo intero				VIAGGIATORI a prezzo ridotto			MILITARI ed altri Viaggiatori per conto dello Stato
		1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	4.ª Classe	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	
Numero dei Viaggiatori	1878	79,965	468,944	1,926,946	269,600	34,584	209,288	417,469	392,162
	1877	82,205	477,456	1,977,422	307,734	37,477	215,156	423,057	326,849
Aumento		»	»	»	»	»	»	»	65,313
Diminuzione		2,240	18,512	50.476	38,134	2,893	5,868	5,588	»
Prodotto per Viaggiatori	1878	1,044,445.69	2,202,251.55	3,386,156.81	168,038.31	276,334.33	838,573.89	687,616.55	1,035,162.39
	1877	992,659.34	2,296,237.15	3,488,508.61	188,454.74	269,519.97	832,478.15	686.419.36	868,492.23
Aumento		51,786.35	»	»	»	6,814.36	6,095.74	1,197.19	166,670.16
Diminuzione		»	93,985.60	102,351.80	20,416.43	»	»	»	»
Prodotto medio per Viaggiatore	1878	13.06	4.70	1.76	0.62	7.99	4.01	1.65	2.64
	1877	12.08	4.71	1.76	0.61	7.19	3.87	1.62	2.66
Aumento		0.98	»	»	0.61	0.80	0.14	0.03	»
Diminuzione		»	0.01	»	»	»	»	»	0.02

Dal quale si ricava che la diminuzione nel numero dei viaggiatori è stata generale per tutte le classi, ad eccezione che per la categoria dei militari ed altri viaggianti a conto dello Stato, nella quale avvenne un ragguardevole aumento dovuto specialmente ai movimenti militari per le grandi esercitazioni campali tra Rimini ed Ancona, per il mutamento di guarnigioni lontane ed il congedo di alcune leve.

Le diminuzioni maggiori sono avvenute nel numero dei viaggiatori di terza e quarta classe. Continua così in questa ultima classe quel decremento, che abbiamo avvertito a cominciare dal 1870, e che è dovuto alla diminuita tariffa delle classi superiori.

Rispetto al prodotto complessivo, presentano una notabile diminuzione le tre classi inferiori a prezzo intero; mentre in tutte le altre, e segnatamente in quella dei militari e viaggianti per conto dello Stato, e nei viaggiatori di prima classe a prezzo intero, vi ha un sensibile aumento.

Se guardisi poi al prodotto medio dato da ciascun viaggiatore, esso ha avuto un incremento notevole per i viaggiatori di prima classe, tanto a prezzo intero, quanto a prezzo ridotto, e ciò è in relazione ai più lunghi viaggi: qualche aumento hanno pur dato i viaggiatori di seconda classe a prezzo ridotto; mentre per tutte le altre classi, può dirsi che il prodotto medio di ciascun viaggiatore sia rimasto uguale a quello ottenuto nell'anno precedente.

L'introito per i trasporti dei bagagli e delle mercanzie a grande velocità è stato nell'anno 1878 di . L. 2,695,105 66
mentre nel 1877 era stato di . . . . . » 2,570,073 92

Si è quindi avuto l'aumento di . L. 125,031 74

che è quanto dire del 4,86 0[0.

Nel seguente specchietto sono riportate distinte le quantità delle varie categorie di trasporto, ed il prodotto dato da ciascuna di esse per rispetto a quello che si è ottenuto nell'anno precedente.

INDICAZIONE delle Categorie	Unità di trasporto	Quantità trasportate nel 1878	PRODOTTO 1878	PRODOTTO 1877	Aumento sul prodotto del 1877	Dimin. sul prodotto del 1877
Bagagli	Quintali	67,002	275,921.07	271,936.47	3,984.60	»
Cani	Numero	6,578	11,318.22	11,234.35	83.87	»
Mercanzie e derrate alimentari	Quintali	533,231	1,579,598.39	1,689,622.36	»	10,023.97
Bozzoli	Id.	6,870	29,114.82	15,537.96	13,576.86	»
Valori	Lire	163,679,851	107,063.76	114,002.39	»	6,938.63
Veicoli e feretri	Numero	123	9,366.25	11,143.76	»	1,777.51
Bestiame	Capi	283,595	394,699.43	325,286.52	69,412.91	»
Trasporti per conto dello Stato	Id.	»	188,023.72	131,310.11	56,713.61	»

(Continua).

Nostre Corrispondenze

Roma, 1° luglio

Manifestandovi nella precedente lettera la mia piena soddisfazione per il voto del Parlamento sulla importante linea internazionale Cuneo-Ventimiglia-Nizza, vi espressi contemporaneamente il mio alto rammarico di prevederla condannata al terribile supplizio di Mesenzio: un corpo vivo abbracciato ad un corpo morto. E aggiunsi tosto che per me il corpo morto era il disegno di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, colla riserva di annunziarvi e interpretarvi stavolta la pretesa mia profezia. Compio ora la mia riserva, coll'indugio meditato d'una settimana per aspettare la consumazione del sacrifizio, per vedere quanti, o illusi, o lusingatori, non sapendo o non volendo accorgersi, avrebbero creduto di battezzare un vivo e battezzano un morto.

Acciocchè s'adempia quello che fu detto da San Matteo al cap. III, dicendo: « Ogni albero adunque che non fa buon frutto, sarà di presente tagliato, e gittato nel fuoco ». E dicendo ancora: « Ma colui che viene dietro a me, è più forte di me; egli ha la sua ventola in mano, e mondera interamente l'aia sua, e raccoglierà il suo grano nel granaio; ma arderà la paglia col fuoco inestinguibile ».

Questa è la mia profezia; e dacchè lo stile è l'uomo, voi avrete la ragione dell'avervela io dichiarata in istile profetico: ora vi dichiarerò in buon volgare il senso vero della fatidica parola.

Il disegno di legge per le nuove costruzioni ferroviarie non era già cosa interamente perfetta, quale fu meditato e presentato alla Camera dall'on. Baccarini. Ottimo il suo concetto della classificazione delle ferrovie in diverse categorie, in ordine alla loro importanza internazionale, nazionale, interprovinciale, provinciale o locale, bisognava limitarsi a far accettare, a far sanzionare questi criterii; perchè i Corpi legislativi sono appunto specialmente chiamati ad esaminare le legge organiche, o leggi speciali relative ad un particolare soggetto, nettamente determinato e circoscritto. Comunque, nel progetto Baccarini, bisogna convenirne, vi era ancora il *modus in rebus*; vi era ancora la misura nel numero delle nuove linee, nell'ammontare della spesa generale e della quota parte a carico dello Stato; vi era, innanzi tutto, una classificazione delle linee abbastanza razionale ed equa, basata sui criterii di giudizio testè accennati. — Ma vennero le prime mutazioni ed amplificazioni della Giunta parlamentare, che volevano essere correzioni, e furono, secondo me, errori per la massima parte. Vennero successivamente le aggiunte dell'on. Mezzanotte, giustificate da che?..... da ragioni obbiettive, assai scarse, e dalla ragione interamente subbiettiva ed inammissibile di voler anch'egli affermarsi come Ministro dei lavori pubblici, offrendo il suo particolare dono alla Camera: « Les petits cadeaux entretiennent l'amitié ». Venne poscia la bomba Depretis, che ha interamente pervertito l'economia della legge, che ne ha distrutto i criterii direttivi, che soddisfece appetiti malsani, e ne stimolò irresistibilmente tanti altri più malsani ancora. Venne infine l'ultima pioggierella d'oro di 60 milioni e l'ultima tirata d'un anno al tempo, che è la cosa più elastica del mondo quando si può disporre dell'eternità, affine di rinfrescare in qualche modo le arse fauci degli assetati della quarta categoria.

Cosicchè, riepilogando l'avvenuto crescendo dei chilometri di ferrovie da costruirsi e dei milioni da spendersi dal progetto Baccarini ad oggi, abbiamo: che i chilometri da 3694 divennero 6020, che le L. 831,324,000 di costo presunto delle linee, escluso il materiale mobile, divennero L. 1,415,000,000; che le spese a carico dello Stato salirono da L. 651,195,400 a L. 1,260,000,000; che le spese a carico delle Provincie e dei Comuni scesero da lire L. 180,128,600 a L. 155,000,000.

Poi, acciocchè nulla mancasse di color locale, di colore della situazione, acciò divenisse sempre più appropriata la similitudine del progetto delle ferrovie ad un banchetto di ferrovie, si ebbe altresì la levata di tavola, col concerto di lodi, diretto dal capo-musica Nicotera, in onore del Presidente della Camera e del relatore della Commissione, e coll'*a solo* dell'on. Angeloni in onore del Presidente del Consiglio dei ministri. Costumanze parlamentari codeste, forse turche, egiziane, o spagnuole, ma senza precedenti in Italia, ch'io ricordi. L'on. Farini, ringraziando, trovò la giusta nota: « ho fatto il mio dovere »; e l'on. Grimaldi, se non l'ha detto, certo ha pensato altrettanto.

La nazione deplorava profondamente che i suoi eletti si inspirassero di quando in quando ad interessi regionali, ed il progetto delle nuove costruzioni ferroviarie ci piombò addirittura in piena epoca dei Comuni, voglio dire delle guerre d'un Comune coll'altro, per questo o per quel tracciato; ci fece cadere dalla padella del regionalismo nella brace del campanilismo. Gli stessimaggiori sacerdoti dell'unica Dea Nazione sacrificarono idolatramente al proprio campanile. E non sarà questo progetto di legge l'albero pronosticato dal Vangelo, che non fa buon frutto, e sarà quindi tagliato e gettato nel fuoco?

Avverrà immanchevolmente, e sarà provvidenziale per per la legge sulle nuove costruzioni, ciò che è avvenuto per la legge sul macinato. Il Senato la porrà agli archivii, nè potrebbe ora fare altrimenti sino a novembre; si riunirà allora l'Ufficio centrale per esaminarla ed eleggere il proprio relatore; richiederà legittimamente quest'ultimo qualche mesetto per compiere i suoi studii e concretare le deliberazioni della Giunta. Si giungerà in questo modo al febbraio od al marzo 1880. E volete che quel savissimo e prudente tribunale d'appello che è il Senato non trovi a riformare in qualche parte una sentenza, per dire assai poco, tanto sconclusionata, quanto quella uscita dalla Camera dei deputati? No, no, credetelo pure: egli è il vaticinato dal Vangelo per venire dietro alla Camera, più forte di lei, e colla ventola in mano monderà interamente l'aia!

Che cosa avverrà, infatti, dovendo tornare il progetto alla Camera, locchè è chiaro per me come la luce del sole? E che avverrà, nel frattempo, del Ministero, od anzi della Camera stessa?

Le odierne sue deliberazioni creeranno esse medesime una situazione nuova, e quale!! —

I delegati del nostro Governo, comm. Allievi e Massa, per la stipulazione della Convenzione internazionale relativa alla costruzione del Monte Ceneri hanno quasi quasi diritto di ripetere il *veni, vidi, vici* di Cesare. In brevissimi giorni riuscirono perfettamente a concludere il desiderato accordo, ed ottennero l'ottenibile a vantaggio dell'Italia, senza avere inespertamente tirato troppo. con serio pericolo di strappare; cosicchè i voti espressi dall'ordine del giorno Brioschi, approvato dal Senato, incontrarono a Berna un soddisfacimento quasi completo, mercè l'abile condotta dei nostri rappresentanti. La Svizzera rinunziò all'eventuale diritto di una sopratassa sulle tariffe dei trasporti delle merci a piccola velocità, per quelle parti della linea Giubiasco-Lugano, per le quali la pendenza toccherà od oltrepasserà il 15 per mille; le pendenze, è stato forza convenire che potessero essere sensibili, sino al 25 per mille in qualche punto, affine di non urtare contro l'insuperabile scoglio della maggiore spesa di qualche milione. Onde la linea adottata non costerà che undici milioni, sei dei quali, come sapete, devono essere forniti dai Governi interessati. Agli altri cinque verrà provviato mediante l'emissione di Obbligazioni per il cui collocamento esiste già un compromesso colla Banca Svizzera-Italiana e parecchie Case Bancarie lombarde, fra le quali i fratelli Weill-Schott di Milano. Si assicura anzi, a questo proposito, esservi altre offerte in corso. — Frattanto l'on. Depretis presenta oggi alla Camera la relativa Convenzione, per la sua approvazione in via d'urgenza. —

L'on. Baccarini presenterà entro il mese la propria relazione sul riscatto delle Ferrovie Romane; ma oramai è scritto, ritenetelo pure, che non se ne farà più nulla alla Camera sino a novembre. —

Riassumo, come al solito, le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 22 al 29 giugno u. s.

La Sezione prima approvò: il progetto per costruzione del tronco della strada provinciale di 1ª serie *Trapani alla provinciale di Porto Empedocle*, compreso tra la Sella di Strasatto e Montallegro (in prov. di Girgenti); ed uno per variante al tronco della provinciale *Tricarico-Corleto*, compreso tra Laurenzana e Corleto, in provincia di Potenza; un progetto per binario di allacciamento tra San Benigno e la linea Genova-Torino; e finalmente un progetto per allargamento del tronco della strada nazionale di Matera, da presso Contursi alla Stazione omonima in provincia di Salerno.

La Sezione seconda dichiarò ammissibili i progetti: per la costruzione di uno scalo sulla banchina della Darsena del porto di Civitavecchia ad uso del deposito-franco da istituirvisi; pel robustamento dell'argine di Po detto *Froldo Zocca* (in prov. di Ferrara); e per opere simili all'argine dello stesso fiume, di fronte all'abitato di Cicognara (in prov. di Mantova), nonchè all'argine dell'Adige in *Drizzo Cattaneo*, e *Volta Garzare* (in prov. di Rovigo).

Finalmente il Consiglio generale si occupò di varie proposte presentategli relative al piano generale da preferirsi per la Stazione di Roccapalumba sulla linea di Vallelunga. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che il 5 corr. avranno luogo le prove di resistenza della travata metallica del ponte sul Dogna, compreso nell'ultimo tronco della linea Pontebbana. Questo ponte venne costrutto dalla Impresa industriale di Napoli, ed è di quattro luci.

Gl'ingegneri cav. Mantegazza e Richard delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed il Commissario governativo per la costruzione della ferrovia della Pontebba, comporranno la Commissione che dovrà assistere alle dette prove.

I lavori per l'ultimazione della linea Pontebbana, sono talmente sviluppati, che, tenendo conto del progressivo avanzamento dei medesimi, possiamo arguire che l'intiera linea Udine-Pontebba potrà essere aperta all'esercizio pel servizio dei passeggieri e della grande velocità fra il 20 ed il 25 del corr. mese, e pel servizio della piccola velocità nei primi giorni del prossimo agosto,

---

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato, come già annunciammo, che si facessero degli esperimenti della locomotiva americana della « Filadefia and Reading Railway Company », appositamente inviata per prova sulle ferrovie italiane.

Tali esperimenti ebbero principio in questi giorni sulla linea Milano-Chiasso, ove quasi quotidianamente la detta macchina rimorchia treni di merci e facoltativi, con un peso quasi sempre superiore a quello assegnato alle macchine ordinarie per merci. E ciò

è dovuto ad una potenza di evaporizzazione veramente straordinaria: circostanza non imprevista, dovuta alle enorme estensione della griglia, che finora dimostrossi atta alla perfetta combustione di parecchi combustibili nazionali, anche di qualità scadente.

Si fecero pure esperienze con antracite americana, che naturalmente diede ottimi risultati, senza che perciò si possa trarne un pronostico favorevole per l'impiego dei combustibili nazionali e della stessa antracite americana sui tipi di locomotive in uso in Italia, dipendendo la buona riuscita dei detti combustibili dall'ampiezza del fornello, che difficilmente si potrebbe raggiungere nei detti tipi di locomotive. E per quest'ultima categoria di combustibili (antracite americana) esiste pure la difficoltà dell'impiego dell'acciaio pel fornello (acciaio Bessemer, adoperato appunto nella locomotiva americana): metallo sul quale la grande maggioranza dei tecnici in Europa nutre ancora molta diffidenza riguardo alla costruzione dei fornelli.

Sappiamo poi che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto per l'acquisto di una partita di antracite americana, per farne oggetto di esperimento nel deposito di macchine in Alessandria, con locomotive nostrane di lungo fornello in rame; per cui fra non molto si avranno nuovi dati pratici sulla conservazione delle piastre di rame, malgrado l'intenso calore sviluppato dalle antraciti.

Dal 1.o del mese scorso, nel treno della valigia delle Indie sul tratto Bologna-Brindisi, si mise in esperimento, come già abbiamo annunciato, la vettura americana sistema Pullman.

Abbiamo notizie, secondo le quali i risultati sono finora eccellenti; e questa vettura pare molto gradita dai viaggiatori inglesi ed anche dagli italiani, che sogliono approfittare di quel treno celere.

Si sono già trovati riuniti sedici e più viaggiatori, i quali stanno come in casa loro, e si fanno persino servire il pranzo nella stessa vettura.

Terremo informati i nostri lettori di ogni altra notizia che ci verrà comunicata in proposito.

Siamo informati che dal Municipio di Saluzzo venne aggiudicata definitivamente alla Ditta Galopin-Süe, Jacob, e C.ia di Savona la costruzione di due tettoie in ferro ad uso Mercato da costruirsi in quella città.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane — La Giunta parlamentare pel riscatto delle Ferrovie Romane ha terminato il suo lavoro, approvando la relazione compilata dall'on. Baccarini, il quale la presenterà alla Camera.

Il progetto relativo sarà discusso e votato, sperasi, prima delle vacanze estive. (*Vedi nostra Corrispondenza da Roma*).

Ferrovie Sarde — Scrivono all'*Opinione* da Sassari, 20 giugno:

Mi pare giusto discorrervi oggi brevemente del punto in cui si trovano le ferrovie, oggetto della più viva aspettazione per noi Sardi Ben inteso che mi riduco a discorrere della linea, che metterà in comunicazione diretta Cagliari con Sassari; e di quella che, movendo da Ozieri e mettendo capo nella costa orientale della Sardegna, farà sì che, partendo la mattina per tempo da Roma, si potrà venire a pernottare lo stesso giorno in Cagliari od in Sassari.

Da Oristano verso Macomer, i lavori sono già tra i confini di Pauli e d'Abbasanta, cioè a 25 o 30 chilometri da Macomer; e da quest'altra parte hanno oltrepassato Bonorva, quantunque di poco, tanto che mancano oramai appena un venti chilometri, perchè di qua sia raggiunto il punto medio di congiunzione della linea.

La nuova Stazione di Cagliari è quasi finita, e mi è sembrata di un disegno o di uno stile architettonico, quanto semplice, elegante. Si dice qui ora, con manifesto piacere, che fra non molto si porrà mano anche alla Stazione di Sassari, per la quale si soggiunge essere assegnate circa L. 250,000.

Anche da Chilivani (sotto Ozieri) a Terranova i lavori sono abbastanza avviati, se è vero che la macchina va a quest'ora sino ad Oschiri.

Tutto considerato adunque, è da sperare che da qui ad un altro paio d'anni, la nostra isola sarà molto meno distante di quello che è al presente dalla Capitale nelle sue corrispondenze giornaliere, e le due provincie sorelle, Cagliari e Sassari, si sentiranno strette da più forte e più dolce nodo d'amore.

Tramways di Genova. — Il *Corr. Mercant.* dice che il 25 giugno cominciarono i desiderati lavori pel collocamento del binario del *tramway* fra Rivarolo e Bolzaneto. Questi lavori dovranno essere condotti a termine pei primi giorni del mese di agosto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese*, del 25 giugno, dice:

La Convenzione addizionale conchiusa il 14 aprile del corrente anno fra la Direzione della Ferrovia del Gottardo ed il sig. Favre, concernente l'esecuzione del gran tunnel del Gottardo, venne ratificata dal Consiglio federale nella seduta del 19 giugno p. p.

— Nella stessa *Gazz. Ticin.* del 27 si legge:

Il 24 corr. il Consiglio federale ha ratificato la giustificazione finanziaria presentata dalla Società del Gottardo il 28 marzo scorso, atteso che risulta da questa giustificazione che la Compagnia possiede le necessarie risorse per eseguire la sua rete, conformemente al protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna e del trattato di Berna del 12 marzo 1878.

Le risorse finanziarie indicate dovranno essere esclusivamente applicate alla costruzione della linea principale Immensee-Pino.

In quanto concerne l'ipoteca, il Consiglio federale decise di autorizzare la costituzione di un'ipoteca di primo rango per la somma totale di 74 milioni, conformemente all'art. 4 del trattato suppletorio conchiuso il 12 febbraio 1878 fra la Società ed il Consorzio dei banchieri, che si assunse di fornire il capitale di costruzione per la linea del Gottardo: *a*) sulle linee in esercizio Biasca-Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso; *b*) sulle linee in costruzione Immensee-Biasca e Cadenazzo-Pino. Però quest' autorizzazione è accordata sotto riserva formale, che sarà fatta menzione nel registro ipotecario che le installazioni per la costruzione del gran tunnel non devono essere comprese nell'ipoteca, finchè non avranno acquistato in un modo durature uno scopo d'esercizio.

Il progetto di trascrizione nel registro ipotecario, appena sia stato approvato dalla Direzione del Gottardo, sarà deposto per 14 giorni alle Ambasciate di Roma e Berlino, non che all'Ufficio del controllo ipotecario a Berna, a disposizione degli antichi possessori di titoli. Un riassunto di questo progetto sarà ugualmente inserito per due volte in ciascuno degli organi della Società del Gottardo.

— Secondo la *Thurg. Zeitung*, il 27 giugno il Consiglio d'amministrazione della Società della Ferrovia del Gottardo ha nominato membri della Direzione i signori Zingg in Lucerna, Dietler in Soletta e dott. Stoffel membro del Governo di Turgovia.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria nella scorsa settimana fu: dalla parte di Göschenen di metri 20.20, da quella di Airolo di metri 14.90; in totale m. 35.10, cioè m. 5 in media giornaliera. Roccia dura ad ambidue i lati.

Restano da perforare, per la galleria di direzione, m. 1501.40

Ferrovia del Righi. — Veniamo informati che il Tribunale federale svizzero ha fissate le condizioni relative alla vendita della ferrovia a binario ridotto Rigikaltbad-Scheidegg, che avrà luogo il 21 luglio corr.

Le rotaie non presentano alcun deterioramento.

Il materiale mobile è della miglior costruzione e molto ben conservato.

Le 8 locomotive sono della forza di 75 cavalli cadauna. I tre vagoni da viaggiatori sono assai eleganti, ed hanno 55 posti ciascuno. I tre carri da merci hanno la portata di 100 quintali ciascuno.

Anche gli attrezzi diversi sono molto raccomandabili.

Lo scartamento delle rotaie della ferrovia Rigi-Scheidegg è di un metro, l'inclinazione massima 50 per mille, il raggio minimo delle curve è di 100 metri.

Ferrovie francesi. — La Camera dei deputati ha votato, in seconda deliberazione, il progetto di legge per l'approvazione della Convenzione conchiusa tra il Ministro dei lavori pubblici ed il Sindaco del fallimento della Società della ferrovia Lilla-Valenciennes e prolungazione, relativo al riscatto della linea da Lerouville a Sedan.

E venne votata per urgenza la dichiarazione di pubblica utilità della linea da Barancourt ad Etain.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia del Nord ad aprire all'esercizio la sezione della ferrovia da Bethune ad Abbeville, compresa tra Frévent ed Abbeville, della lunghezza di circa 46 chilometri.

— Uno sviamento, la cui cagione è ancora ignota, avvenne lunedì scorso sulla linea dell'Est. Il treno dei viaggiatori, che partiva da Longuyon alle ore 6.45, sviò tra Longuyon e Vezin, sul territorio di Villette. La locomotiva col tender cadde nel fosso laterale, da un'altezza di 4 m., rovesciandosi l'uno sull'altra. Il fuochista restò morto sul colpo; il macchinista precipitò sotto la locomotiva, e ricevette una grave ferita alla testa.

Il treno era composto di 11 vagoni, nei quali si trovavano 26 viaggiatori. In seguito alla scossa avvenuta, il tender si staccò per fortuna dai vagoni, che balzarono bensì fuori delle rotaie, ma rimasero sulla strada per parecchi metri senz'alcun danno.

Ferrovie tedesche. — Secondo la *Gazzetta di Augusta*, è stato dichiarato dal Presidente, nel seno del Bundesrath, che il Governo rinunzia a presentare in questa sessione al Reichstag il progetto di legge per la tariffa sul trasporto delle merci per ferrovia. Annunziasi pure che il Cancelliere abbia rinunziato di decidere se la questione della tariffa sul trasporto delle merci implichi un cambiamento nella Costituzione.

— Il Reichstag approvò, il 26 giugno, in prima e seconda lettura, ed il 27 in terza lettura, il progetto di legge del principe di Bismark sulla costruzione della linea ferroviaria Teterchen-Dudenhafen, linea che de servire a scopi militari.

Ferrovia dell'Arlberg. — Secondo un corrispondente del *Bund*, uno dei prossimi resultati della nuova tariffa doganale germanica sarebbe la creazione di una nuova ferrovia attraverso le Alpi. Finora i prodotti austriaci non potevano giungere in Svizzera ed in Francia, se non passando pel territorio tedesco. Ora l'intenzione manifestata dalla Germania di favorire il proprio commercio a scapito dei suoi vicini, e di esigere un dazio su tutto ciò che passa la sua frontiera, ha rimesso a galla il progetto che consisterebbe nel fare un tunnel nell'Arlberg, per congiungere la rete delle ferrovie svizzere con quella delle ferrovie austro-ungariche, mediante una linea, che partirebbe da Innsbruck ed andrebbe a far capo a Landeck ed a Bludenz. Con questo mezzo si eviterebbe il giro via Lindau e il passaggio sul lago di Costanza, e i paesi della Svizzera e dell'Austria sarebbero resi indipendenti, e le merci dell' Ungheria, della Transilvania e della valle del Danubio potrebbero essere spedite direttamente per la strada di Feldkirch e di Sargans nella Svizzera centrale, e passando poscia per Zurigo, e traversando l'ovest della Svizzera, guadagnerebbero il territorio francese.

Le difficoltà per realizzare questo progetto sono gravi, ma non insuperabili: la più importante è forse quella del traforo delle Alpi. Sulla strada tracciata dagli ingegneri, i tunnel, benchè meno lunghi di quelli della ferrovia del Gottardo, costerebbero egualmente cari, poichè il terreno è molto più accidentato e più numerosi gli ostacoli.

Gli studii preparatorii per la linea dell'Arlberg, già fatti nel 1872 e 1876, furono messi da parte in seguito all'opposizione del Parlamento austriaco. Oggidì quel progetto riunisce l'assenso generale delle Camere e del Governo.

Secondo l'ultimo tracciato, la nuova linea partirà da Innsbruck, passerà per Landeck, e metterà capo ad Arlberg.

La linea avrà 25 leghe di lunghezza; le spese ascenderanno a circa 425 milioni; ed i lavori richiederanno otto anni dal primo colpo di piccone.

Ferrovie rumene. — Il *Romanulu*, giornale officioso, reca quanto segue circa il riscatto ferroviario:

Le trattative intavolate dal Governo, da oltre un anno, con un gruppo di banchieri di Parigi e di Berlino, allo scopo di combinare il riscatto delle ferrovie furono in questi giorni definitivamente rotte A quanto ci consta, il Governo dichiarò a quel gruppo di banchieri che, non potendo giungere ad alcun accordo con essi, tutti i progetti finora discussi rimanevano nulli e senza effetto, e che le trattative pel riscatto sono affatto abbandonate.

Ferrovie in Serbia. — Si ha da Belgrado, 25: Il Governo serbo venne invitato dall' Austria alle conferenze, che avranno luogo a Vienna per trattare la quistione delle strade ferrate. Il Ministro delle comunicazioni si reca all'uopo a Vienna.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma — Gli Uffizii della Camera, nell'adunanza del 24 giugno, hanno condotto a termine la discussione intorno al progetto di legge pel concorso dello Stato per le opere edilizie della Capitale del Regno.

Il progetto è stato accettato in massima da otto Uffizii; uno ne rinviò l'esame dopo esaurita la questione finanziaria. La Giunta riescì composta degli onorevoli: Lazzaro, Castellano, Melodia, Mangilli, Merzario, Nocito, Magliani, Bonghi e Baccarini. E la Giunta stessa ha nominato a suo presidente l'on. Lazzaro, ed a segretario l'on. Melodia.

Museo d'arte industriale. — Nella seduta del 25 giugno, il Ministro d'agricoltura e commercio presentò alla Camera dei deputati il progetto di legge per l'istituzione in Roma d'un Museo italiano d'arte industriale.

Ispettori industriali. — È stata nominata la Commissione per l'esame dei titoli dei concorrenti ai due posti di Ispettori delle industrie e dell'insegnamento industriale presso il Ministero d'agricoltura, industria e commercio, di cui si è già parlato.

Il *Diritto* dice ch'essa è composta dei commendatori: senatore Cremona, Bucchia, Bruno, Corradi e Pellati, ed ha cominciato subito il suo lavoro, per essere in grado di poterlo terminare fra otto o dieci giorni.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 22 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del

24 giugno p. p.), la Società anonima per azioni nominative sedente in Augusta (prov. di Siracusa), col titolo di *Società per la macinazione e smercio delle farine, e per la estrazione e vendita di altri prodotti industriali*, col capitale nominale di L. 30,000, diviso in 300 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 10 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto modificato.

— Con R. Decreto del 18 detto mese (*Gazz. Uff.* del 25) è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di consumo, sedente in S. Orso (prov. di Vicenza), col titolo di *Magazzino cooperativo (S. Orso)*, portando il detto capitale da L. 1400, diviso in 70 azioni da L. 20 ciascuna, a L. 2000, diviso in 100 azioni da L. 20; colla durata sociale di 20 anni, dal 1° gennaio 1879.

Regìa cointeressata dei tabacchi — La *Gazz. Uff.* del 27 giugno ha pubblicato il R. Decreto del 22 mese stesso, controfirmato dai ministri Depretis e Magliani, con cui viene sanzionata e promulgata la legge approvata dal Senato e dalla Camera, con cui è approvata la Convenzione stipulata nel dì 14 dicembre 1877 tra il Ministero delle Finanze e il presidente della Società per la Regìa cointeressata dei tabacchi, sostituendo all'art. 2 di detta Convenzione il seguente articolo 2:

« Il canone dell'ultimo periodo 1879-1883 è concordato e stabilito fin d'ora, per le provincie continentali e della Sardegna, nella somma di L. 94,600,000 ».

La Convenzione monetaria. — Leggiamo nel *Journal Officiel* del 22 giugno:

A termine degli accordi monetarii conchiusi il 5 novembre 1878 tra la Francia, il Belgio, la Grecia, l'Italia e la Svizzera, il Governo italiano si era impegnato a procedere immediatamente al ritiro ed alla distruzione dei biglietti di carta-moneta inferiori ai 5 franchi.

Avendo il Gabinetto di Roma espresso il desiderio che fosse lasciata piena libertà al Parlamento italiano per dichiararsi sull'epoca alla quale esso credeva conveniente di sopprimere i biglietti di piccolo taglio, gli Stati coassociati hanno aderito a modificare in questo senso l'accordo unito alla Convenzione del 5 novembre, stipulando nuove garanzie, altrettanto efficaci, quanto quelle che gli offrivano il ritiro e la distruzione dei biglietti, contro il ritorno negli altri paesi dell'Unione delle monete divisionarie in argento rimesse all'Italia.

Un atto addizionale, in cui sono stipulate queste modificazioni, venne firmato quest'oggi dai plenipotenziarii dei cinque Stati contraenti, riuniti in conferenza a Parigi al Ministero degli affari esteri.

— Nella seduta del 25, il presidente del Consiglio, on. Depretis, ha presentato alla Camera dei deputati l'atto suddetto, il quale fu dichiarato d'urgenza, e deferito all'esame della Commissione che esaminò la Convenzione monetaria.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 1° gennaio p. p (*Gazz. Uff* del 23 detto mese), sono aggiunte all'elenco delle strade provinciali della provincia di Pavia le dieci linee seguenti:

1. Corteolona-Villanterio; 2. Bereguardo-Garlasco; 3. Bereguardo-Garlasco; 3 Bobbio Novara per Confienza; 4. Bressana-Broni; 5. Scuropasso; 6. Valle di Coppa; 7. Dal Po alla Pavia-Brescia per Pieve, Porto Morone e S Cristina; 8. Mortara-Milano per Cassolnovo e Boffalora; 9. Rivanazzano-Tortona per Casalnoceto; 10. Della Versa.

Ufficii postali. — L'Amministrazione delle poste svizzere ha informato la Direzione generale delle Poste del Regno che per tutta la durata del Tiro federale, che avrà luogo a Basilea, un Uffizio postale speciale sarà stabilito sulla piazza del Tiro stesso, cioè dal 5 al 15 luglio inclusivamente.

Ad eccezione dei vaglia postali internazionali, le corrispondenze ordinarie e raccomandate, non che le lettere assicurate con valori dichiarati, potranno essere indirizzate direttamente a quest'Uffizio, purchè la soprascritta porti la indicazione.

Ferma in posta, campo del Tiro federale, Basilea.
(Poste restante, champ du Tir fédéral, Bâle).

— La Direzione generale delle poste partecipa che dal 1° luglio corr. vennero aperti i segnenti nuovi Uffizii postali di 2ª classe:

Aci Catena (provincia di Catania); Bomarzo (prov. di Roma); Buonalbergo (prov. di Benevento); Fiesse (prov. di Brescia); Monsampolo del Tronto (prov. di Ascoli Piceno); Piasco (prov. di Cuneo); Quarto al Mare (prov. di Genova).

Ufficii telegrafici. — Il 19 corrente, in Cutigliano (provincia di Firenze), ed il 26 corrente in Carmignano (provincia di Firenze) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia che dal giorno 21 di giugno p. p. la tassa per Sulina è la stessa che per gli altri Ufficii rumeni, coi quali ora è collegato.

Esperimenti d'artiglieria. — Lunedì scorso cominciarono alla Spezia gli esperimenti delle corazze di cent. 70 di spessore sotto il tiro del cannone di 100 tonnellate. Gli effetti di quegli esperimenti dimostrarono che neppure la corazza di 70 centimetri resiste all'urto dell'enorme proiettile.

Conferenza sull'Istmo di Panama. — Il 26 giugno ebbe luogo a Milano, nella sala terrena della Società d'incoraggiamento d'arti e mestieri, l'annunciata Conferenza del comm. Negri sul taglio dell'istmo di Panama. L'ampia sala era stipata di uditori, fra cui diverse gentili signore.

A lato del comm. Negri sedevano i signori Erba comm. Carlo e capitano Camperio, ed appresso tutti i membri del Consiglio della nostra Società d'esplorazione commerciale in Africa.

Il comm. Erba presentò all'uditorio il comm. Negri, e dichiarò aperta la seduta.

Il comm. Negri, con splendida forma, disse per quasi due ore, facendo la storia degli studii che già da tre secoli si fanno per il taglio del famoso Istmo, dimostrando come finalmente al secolo presente sia dato di compiere la maggiore delle opere fra quelle tante che lo hanno già illustrato. Modestamente disse come fu il suo concetto (nè tunnel, nè chiuse) che prevalse nella scelta del progetto fra i sette più attuabili presentati.

Fu scelto il progetto Wyse, che dal mare Antillese taglia l'istmo alla baia di S. Blas, nel quale la Commissione tecnica trovò di poter abolire il progettato tunnel.

Estesamente ne dimostrò l'attuabilità e gl'immensi vantaggi che deriveranno da questa opera colossale all'universalità.

Terminò con un caldo appello ai giovani, pregandoli che, per l'onore d'Italia, non lascino cadere la bandiera del progresso, che i già vecchi stanno per cedere; e che vi si preparino con forti studii nelle scienze positive.

Il comm. Erba ringraziò l'oratore dell'onore fatto alla Società d'esplorazione coll'aderire al suo invito, e si felicitò per gli onori che gli furono tributati a Parigi.

Terminò proponendo di spedire un telegramma al conte Lesseps, sotto i cui auspicii si farà il colossale lavoro.

Il telegramma, votato per acclamazione, fu così concepito:

« Conte Lesseps, — Parigi.

« Sentita splendida relazione Negri istmo Panama, adunanza plaudendo saluta Lesseps, genio iniziatore nuove vie mondiali, nuovi destini umanità.

« Presidente Società esplorazione commerciale Africa: ERBA. »

A questo telegramma il conte Lesseps si affrettava a rispondere:

« Erba presidente Società esplorazione commerciale africana — Milano.

« Ringrazio Negri e riunione Conferenza per incoraggiamento e adesione. — LESSEPS ».

Il Carbon fossile nell'Inghilterra e nel Belgio — Il conservatore del nostro Museo Industriale Italiano, cav. Guglielmo Jervis, tenne giovedì sera, nel-

l'anfiteatro di fisica del Museo stesso, una interessante conferenza sul carbon fossile.

La parte principale di essa è stata quella che si riferiva ai giacimenti di litantrace nell'Inghilterra e nel Belgio.

La prima scoperta di questo combustibile nel Regno Unito data, se non erriamo, dal 1180, e da allora la produzione si è talmente sviluppata, che ora si può dire una delle precipue fonti di ricchezza degli Inglesi.

L'egregio conferente ha accennato ai diversi bacini carboniferi dell'Inghilterra, specialmente quello di Newcastle, e quello di Manchester, con una estensione di 600 chilom. quadrati, 625 metri di profondità, e col prodotto di 17,800,000 tonnellate di carbone all'anno; quello di Galles meridionale (90 chilometri quadrati), ecc.

Nel 1660, l'Inghilterra non produceva che 2,250,000 tonn. di litantrace; due secoli dopo, nel 1876, questa produzione salì all'enorme cifra di 185,000,000 di tonnellate.

Nel Regno Unito vi sono oltre 400 miliardi di litantrace coltivabile.

Per il trasporto di questo combustibile si impiegano 3135 piroscafi.

Nel Belgio vi sono oltre 1300 chilometri quadrati di terreno carbonifero. I bacini principali sono Liegi, Hainau, Mons, Charleroi.

La migliore miniera è quella di Mons.

La scoperta del litantrace data pure nel Belgio dal 1202.

In 40 anni, nel Belgio, la produzione del litantrace ha preso uno sviluppo considerevole. Nel 1836 la produzione era di 3,074,464 tonnellate, nel 1876 salì a 15,329,578 tonnellate.

Il prof. Jervis, chiudendo fra gli applausi dell' uditorio la sua conferenza, promise di parlare un'altra volta degli strati e giacimenti carboniferi della Francia e dell'Italia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Lieve e poco favorevole è stata, nella scorsa settimana, l'attività del mercato a riguardo de' valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero tra il 409 al 410; fiacche le Obbligazioni relative da 272.25 a 271.25; i Boni tra il 595.50 al 595.

Le Sarde, serie A, si aggirarono sul 278.25 circa; le altre, della serie B, sul 282.25; le nuove, sul 259.50 al 260.25. Le Romane, offerte a 118, caddero a 116. L'Alta Italia quotate a 293.25; le Pontebbane a 429.50.

La Borsa di Parigi, con poca animazione, trattò le Lombarde a 195 e 193; le Obbligazioni a 267 e 268. Le Vittorio Emanuele a 264 e 266. Le Romane a 106 e 103; le Obbligazioni a 309 e 307.

ESTRAZIONI

Società anonima della Strada Ferrata da Vigevano a Milano — Nella estrazione eseguitasi il 20 giugno p. p. dall'Amministrazione in Milano, per l'ammortizzazione di una serie delle Obbligazioni di questa Società, venne estratta la serie n. 391.

Le Obbligazioni quindi appartenenti a tale serie cessano col 1° luglio corrente di essere fruttifere, ed il rimborso delle medesime al valor nominale di L. 500 per caduna Obbligazione vien fatto presso la Banca popolare della detta città (via S. Paolo, n. 12), a partire dal successivo giorno 5, dietro presentazione del relativo titolo.

Col 1° del detto mese poi, presso la Banca suddetta, sarà pagata la cedola n° 21 degli interessi, maturante in detto giorno nella somma di L. 5.07, essendosi dall'importo di lire 6 dedotte L. 0.82 per tassa di ricchezza mobile, quale trovasi fissata pel corrente anno, e L. 0.11 per tassa di circolazione, liquidata pure a tutto il corrente anno.

Società anonima della Strada Ferrata da Mortara a Vigevano — Elenco delle 19 Obbligazioni del Prestito della Società stessa estratte per la 46ª ammortizzazione semestrale, in base alle deliberazioni 30 gennaio e 4 luglio 1856 dell'Assemblea generale degli azionisti (*per ordine di estrazione*):
2004 175 528 829 2332 1573 728 1054 1539 969 4 143 2403 2493 912 1744 2259 2044 58.

A partire dal 7 corrente luglio, presso la Banca Agricola Industriale in Vigevano, e presso la Banca Musso e Guillot in Torino, sarà aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle Obbligazioni portanti i surriferiti numeri, in ragione di L. 250 caduna, mediante rimessione delli corrispondenti titoli.

A partire dal detto giorno, presso le Banche suddette, sarà pure pagato alle Obbligazioni del detto prestito, contro rimessione del relativo vaglia n. 47, il semestre interessi scadente al 1° luglio suddetto, in ragione di L. 5.40 cadaun vaglia, così ridotto dietro deduzione di cent. 85, tangente di ritenuta per la imposta di ricchezza mobile.

CONVOCAZIONI

Società edificatrice italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 corrente in Firenze (sede sociale), per la presentazione del bilancio 1878, per udire la relazione dei censori e del Consiglio di amministrazione, per deliberazioni relative, e per la elezione di consiglieri e censori pel 1879.

Società della Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Roma (sede sociale, via Mercede, 33), per l'approvazione dei conti e del bilancio sociale, e per comunicazioni della Direzione.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Banca di Credito Italiano — Dal 1° corrente si pagano ai possessori d'Azioni e Buoni, creazione 1879, L. 12.50 a conto sugli utili dell'esercizio corrente, sulle Azioni suddette col capitale versato di L. 500; e L. 70, prima distribuzione sul capitale a ricupero contro presentazione dei Buoni suddetti.

I pagamenti avranno luogo: a Milano, alla sede sociale (via A. Manzoni, 4); a Firenze, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano; ed a Parigi, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi (rue d'Antin, 3).

Banca Industriale Subalpina — Dal 1° corr., e contro ritiro del vaglia n. 10, viene pagato il dividendo dell'esercizio 1878, in ragione di L. 11.25 per azione: in Torino, presso la sede della Banca; in Firenze, presso l'Agenzia della medesima.

Banca di Pinerolo — Dal 1° corrente si paga il vaglia 1° semestre 1879 sulle Azioni della Banca di Pinerolo in ragione di L. 3, per interessi 6 0[0 per azione, e L. 2 per dividendo esercizio 1878, in totale L. 5: in Pinerolo, presso la sede della Banca; in Torino, presso la Banca Industriale Subalpina.

Banca Generale — Dal 1° luglio corrente si paga agli azionisti la rata semestrale (1879) dell'interesse annuo 5 p. 0[0 sulle rispettive Azioni, in L. 6.25: in Roma, presso la sede sociale; in Firenze, Milano e Trieste, presso le Banche autorizzate.

Banca Romana — Dal 4 corrente, presso la sede della Banca in Roma, si pagherà agli azionisti il 1° acconto del dividendo 1879 in L. 25 per azione.

Banca di Torino — Dal 4 luglio corrente si pagano agli azionisti gl'interessi del 5 p. 0[0 per l'anno 1879, in lire 12.50 per azione: in Torino, presso la sede della Banca; in Milano, presso i signori Wogel e C.

Avvisi d'Asta

L'8 corr., presso la Prefettura di Cuneo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la triennale manutenzione del 1° tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel Colle di Tenda, compreso fra la città di Cuneo e la vetta del Colle, della lunghezza di m. 37,895, sul prezzo di annue L. 16,426.80, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1882. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori del nuovo argine in ritiro al Novello nel Basso Siccomario, a sinistra di Po, dell'estensione di m. 975.60, per il presunto importo di L. 41,021. Lavori da eseguire entro 70 giorni. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. F.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 10 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del secondo tronco della strada provinciale Soveria Mannelli-Santa Severina, compreso fra la Sella delle Calcare, dopo l'abitato di Carlopoli, ed il fiume Porto, della lunghezza di m. 9960.20, per la presunta somma di L. 300,850. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P., cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Spezia a Cremona, compreso fra il torrente Sporzana ed il villaggio di Cavazzola, della lunghezza di m. 19,868, per la presunta annua somma di L. 15,920. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a 1/2 annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Siculiana (prov. di Girgenti), si procederà al definitivo appalto della tubulatura di ghisa ed opere in muratura per condurre in Siculiana le acque dell'ex-feudo Caluo, sul prezzo di L. 95,971.40, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 6 mesi dalla consegna. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000 idem, o con ipoteca legale di L. 24,000 su beni-fondi.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada obbligatoria Catanzaro Pentone, della lunghezza di m. 4939, dal sobborgo Pontegrande alla contrada Galameone, per il presunto importo di L. 91,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5600 in numerario; cauzione definitiva L. 11,200 in numerario o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un muro di cinta ed opere accessorie alla Polveriera di San Cosimato in Roma, per il presunto importo di L. 14,200. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 1500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Spezia a Cremona, compreso fra Parma ed il ponte sul torrente Sporzana, della lunghezza di m. 21,929, per la presunta annua somma di L. 12,480. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Celle S. Vito (prov. di Capitanata), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale consortile obbligatoria, che dall'abitato di quel Comune meni alla provinciale Castelluccio-Valmaggiore Faeto, per il presunto importo di L. 58,080.29. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 5000 in numerario o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

22ª Settimana. — *Dal 28 maggio al 3 giugno* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	469,661.45	324.80
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	414,877.90	286.91
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 54,783.55	+ 37.89
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	8,751,808.80	6,052.43
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	7,982,766.88	5,520.59
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 769,041.92	+ 531.84
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	134,042.05	116.05
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	142,600.75	124.32
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	— 8,558.70	— 8.27
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.01	3,458,920.67	2,997.31
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,143.22	3,022,742.25	2,644.06
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.79	+ 436,178.42	+ 353.25

Strade Ferrate Romane

13ª Settimana — *Dal 26 al 1.° aprile* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercití	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,657	522,739.98	16,449.22
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	464,347.18	14,611.99
Differenza (in più . . .	—	58,392.80	1,837.23
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 1 aprile 1879 .	1,657	6,386,524.82	15,459.39
Periodo corr. 1878	1,657	6,700,084.85	16,218.43
Aumento	—	—	—
Diminuzione	—	313,560.03	759.04

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,729.60	11,624.03	7,268.60
Piccola Velocità	7,186.80	317 21	4,096.70
Totali . . .	34,916.40	11,941.24	11,365,30

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 marzo 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,493.52	»	32,240.88	39,734.40.5
Bagagli e cani.	»	128.55	»	559.02	687 36
Merci a G.V. ..	»	747.54	»	4,948.82	5,696.3
Merci a P.V. ..	»	6,844.11	»	24,268.23	31,112.4
Introiti diversi.	»	294.97	»	565.29	860.26
Totale L.	»	15,508.69		62,582.24	78,090.93

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1° luglio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della serie **H** estratta il 1° aprile ultimo in ragione di L. 500 in oro rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

b) Il pagamento di L. 15 in oro importo della cedola N. 21 per gli interessi maturati il 30 giugno 1879 sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.20 per 100 secondo l'art. 1° della legge 11 agosto 1870, allegato N, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* idem idem
a *Torino,* idem idem

Nelle altre piazze d'Italia indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e dalla Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 23 *giugno* 1879.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori azionisti che a partire dal 1° luglio prossimo si procederà al pagamento di L. 40.50 per ogni azione liberata di L. 350 contro il ritiro della cedola N. 22.

Questo importo si compone come in appresso:

L. 30.— Dividendo per l'esercizio 1878 fissato con deliberazione dell'assemblea generale ordinaria degli azionisti del 30 aprile p. p.
L. 10.50 Interessi del 6 per 100 pel 1° semestre 1879.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* idem idem
a *Torino,* idem idem
a *Genova,* presso le Sedi della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano,* idem idem
a *Venezia,* idem idem
a *Napoli,* idem idem
a *Palermo,* idem idem
a *Livorno,* idem idem
a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, n. 58.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 27 *giugno* 1879.

Digitized by Google

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 9 Luglio 1879 N.° 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA LEGGE PER LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Ecco il testo completo della legge per le nuove costruzioni ferroviarie quale fu approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 30 giugno p. p., come annunciammo nel precedente numero:

Art. 1. È autorizzata la costruzione delle ferrovie complementari contemplate dalla presente legge, secondo le norme e condizioni dalla stessa specificate.

Art. 2. Saranno costruite per conto ed a spese dello Stato, salvo quanto è disposto nell'art. 4, le ferrovie inscritte nell'annessa tabella *A*.

Art 3. Saranno costruite dallo Stato, col concorso obbligatorio di cui all'art 4, da parte delle Provincie interessate, le ferrovie inscritte nell'annessa tabella *B*

Art. 4. Le Provincie traversate dalle linee indicate nella tabella *B*, o direttamente interessate alla loro costruzione, concorreranno per un decimo nel costo di costruzione e di armamento delle linee medesime, da pagarsi in venti annue rate.

Il costo delle linee, sul quale si determina l'ammontare delle annue rate di concorso, vien fissato al cominciamento dei lavori, sulla base dei progetti di esecuzione e delle perizie della linea intera. Questa somma sarà rettificata, rettificandosi i progetti stessi, e quindi definitivamente fissata in base alla finale liquidazione ed accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa delle linee. Le somme in aumento o diminuzione saranno aggiunte alle rate non ancora scadute o detratte dalle medesime.

La decorrenza delle annualità avrà principio dal cominciamento dei lavori.

Le annualità predette saranno iscritte come spese obbligatorie nei bilanci di ciascun anno delle Provincie interessate.

Con Decreto Reale, sentiti i Consigli provinciali, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, sarà stabilito il riparto delle quote di contributo per ciascuna linea fra le dette Provincie, secondo il grado di interesse di ciascuna.

Art. 5. Saranno costruite dallo Stato, col concorso del 20 per cento delle spese di costruzione e di armamento, per parte delle Provincie interessate, le seguenti ferrovie inscritte nell'annessa tabella *C*.

Il concorso delle Provincie viene determinato: quanto alla decorrenza, dal giorno in cui dovranno incominciare i lavori; quanto al riparto delle rate, dal tempo entro il quale i lavori dovranno presumibilmente essere compiti; e quanto alla somma, sulla base dei progetti e delle perizie approvati, salvo quanto è disposto nel primo capoverso dell'art 4.

Art. 6. Per intraprendere i lavori di costruzione delle ferrovie, di cui all'art. 5, occorre il previo assenso delle Provincie interessate, che complessivamente rappresentino almeno i due terzi del contributo, e regolarmente si impegnino al pagamento delle loro rispettive quote di concorso.

Art. 7. Per le ferrovie, di cui agli articoli 3 e 5, le Provincie avranno diritto di rivalersi di una somma non maggiore di un terzo delle loro rispettive quote di concorso, sui Comuni direttamente interessati

In caso di contestazione sulle quote, che dalla Deputazione provinciale fossero assegnate ai detti Comuni, si procederà a norma dell'articolo 46 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Art. 8 Quando le Provincie interessate non si accordasser rispetto alla loro quota di contributo alla costruzione delle ferrovie di cui all'articolo 5, il riparto sarà definitivamente stabilito con Decreto Reale, secondo il grado di interesse di ciascuna Provincia, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Art 9. La linea da Novara al confine svizzero presso Pino dovrà trovarsi compita contemporaneamente alla linea principale del San Gottardo, a norma della Convenzione di Berna del 15 ottobre 1869.

La linea Ivrea-Aosta e le linee di congiunzione dei capiluoghi di provincia dovranno avere la precedenza nella costruzione su tutte le linee di seconda categoria; la prima dovrà trovarsi compiuta nel 1885.

Le altre linee saranno costrutte negli anni nei quali, per effetto della presente legge, saranno iscritte le somme necessarie alla loro costruzione, salvo le disposizioni dei seguenti articoli 10, 11, 15, 27 e 32

Art 10. Il Governo del Re è autorizzato a costruire millecinquecento trenta chilometri di ferrovie secondarie, sem-

precchè, a suo giudizio ed a norma dell'art. 244 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata l'utilità di tali ferrovie; e le Provincie e i Comuni isolatamente, o riuniti in consorzio colle norme degli articoli 43 e seguenti della legge predetta, abbiano dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento, e si siano regolarmente impegnati al concorso medesimo nelle proporzioni ed alle condizioni specificate nell'art. 11.

Nelle ferrovie secondarie è compresa la linea Lecco-Colico, la quale dovrà avere la precedenza nella costruzione su tutte le linee contemplate nel presente articolo,

Art. 11. Il concorso a carico degli enti interessati, di cui al precedente art. 10, è di quattro decimi del costo delle linee fino alle prime lire 80,000 al chilometro; di tre decimi nelle successive lire 70,000; e di un decimo nella rimanente somma.

La misura, la decorrenza e il riparto annuo del concorso saranno determinati colle norme fissate nell'art. 5 della presente legge.

Art. 12. Il Governo del Re è inoltre autorizzato a fare, per Decreto Reale, concessioni di ferrovie pubbliche colle sovvenzioni e colle norme fissate nella legge 29 giugno 1873, numero 1475, serie seconda.

Art. 13. Il valore dei terreni ceduti gratuitamente alle Provincie ed ai Comuni per la costruzione delle linee sarà computato nella quota, a cui essi sono tenuti in virtù della presente legge.

Art. 14. La proprietà delle linee costruite dallo Stato, per effetto della presente legge, rimarrà interamente a lui devoluta.

Il Governo provvederà all'esercizio di esse linee, e corrisponderà agli enti interessati, che hanno concorso alla costruzione di quelle considerate dagli articoli 3, 5 e 10, una partecipazione al prodotto netto, quale risulterà dai conti annualmente liquidati dal Governo, deducendo dal prodotto lordo tutte le spese d'esercizio, ed inoltre il 10 per cento per l'uso e il rinnovamento del materiale mobile. Tale partecipazione sarà proporzionale, per ogni linea, alla quota contribuita dagli enti interessati per la costruzione.

Trascorsi trenta anni dall'apertura delle linee all'esercizio, il Governo potrà liberarsi dall'obbligo della detta partecipazione, in qualsivoglia epoca, corrispondendo agli enti interessati un capitale pari alla quota da essi versata per la costruzione.

Art. 15. Se per la costruzione di alcuna delle linee, di cui agli articoli 3, 5 e 10, vi saranno offerte di concorso per parte degli enti interessati, maggiori almeno di un decimo delle quote rispettivamente fissate dagli articoli 4, 5 e 11, vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse.

Qualora poi, da parte degli enti interessati, venisse offerta l'anticipazione senza interessi della quota spettante al Governo, le linee, cui tale quota si riferisce, avranno la precedenza nell'ordine della costruzione.

La restituzione dell'anticipazione suddetta verrà dallo Stato eseguita entro dieci anni a decorrere dall'apertura delle linee all'esercizio, ed in dieci annue rate uguali senza interessi. Durante tale periodo, sarà devoluto agli enti interessati il prodotto netto, a norma del precedente articolo 14, che andrà diminuendo annualmente in proporzione delle rate restituite.

Art. 16. Per le ferrovie contemplate nella presente legge, che non possono far parte di una linea o rete principale, dovranno adottarsi i sistemi più economici di costruzione e di esercizio.

Le linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale, potranno, a giudizio del Governo, essere costruite a binario ridotto.

Per tali ferrovie si potrà permettere che il binario sia collocato sul piano delle strade nazionali, purchè rimanga libera per il carreggio una larghezza non minore di metri 5; e colla stessa condizione potranno simili occupazioni essere sanzionate per le strade provinciali e comunali.

Art. 17. Fermi gli obblighi di cui agli articoli precedenti, il Governo del Re potrà concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio, anche a binario ridotto, di quelle fra le linee contemplate negli articoli 3, 5 e 10, per le quali la concessione dell'esercizio non perturbi il sistema generale, che sarà da esso adottato per esercitare le reti principali, e purchè ne risultino per la Finanza dello Stato oneri rispettivamente non maggiori di quelli che conseguono dagli articoli 4, 5 e 11.

Gli atti di concessione saranno sottoposti all'approvazione del Parlamento.

Art 18. Sulla domanda dei Corpi morali interessati, il Governo potrà fare, per Decreto Reale, ad essi la concessione delle linee contemplate nell'articolo 10, da esse costruite a binario ridotto, rimanendo fermo il concorso dello Stato nelle proporzioni che conseguono direttamente dalle disposizioni contenute nell'articolo 11.

Queste concessioni potranno farsi per un tempo non maggiore di 90 anni.

Il concorso a carico dello Stato si estenderà anche alla spesa per la provvista del materiale mobile

I concessionarii saranno obbligati a fare la costruzione e l'armamento delle linee a proprie spese, e ad esercitarle a loro rischio e pericolo con materiale mobile proprio.

Art. 19. Restano fermi gli obblighi, che dalle leggi 14 maggio 1865, num 2279, e 28 agosto 1870, num. 5858, sono stati imposti alla Società delle Ferrovie Meridionali per la costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso alla linea Benevento-Napoli.

Qualora fosse revocata o venisse risoluta, per la parte che riguarda le linee predette, la concessione fatta alla Società delle Ferrovie Meridionali, si applicheranno alle medesime linee, rispettivamente, le disposizioni degli articoli 2 e 3 della presente legge, e sarà cominciata immediatamente la loro costruzione per essere compiuta nel termine generale fissato dall'articolo 9.

Art 20 Non è approvata la Convenzione coll'annesso Capitolato stipulata il 30 ottobre 1872 fra il Ministro delle finanze, quello dei lavori pubblici e la Società civile proprietaria della tenuta demaniale di Monticchio, per la costruzione e l'esercizio d'una strada ferrata dalla Stazione di Candela, pel ponte di Santa Venere, alla fiumara d'Atella.

Art. 21. Il tracciato delle linee indicate nella presente legge ed i punti di distacco delle linee esistenti saranno determinati per decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, mantenendo però inalterato l'andamento generale delle linee con questa legge approvato.

Ai Consorzii di Provincie e di Comuni, che si costituiranno per le ferrovie contemplate nella presente legge, si applicheranno le disposizioni degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª)

Art. 23. Alle ferrovie, che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e franchigie indicate negli articoli 4, 5 e 6 della legge sopracitata 29 giugno 1873.

Art. 24. È autorizzata la spesa di 1,260,000,000 di lire per le costruzioni ferroviarie contemplate nella presente legge, per soddisfare agli impegni relativi a ferrovie, dipendenti da leggi precedenti, e per provvedere le nuove linee del necessario materiale mobile.

Questa spesa sarà imputata sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici, a datare dal 1880 a tutto il 1900, in guisa che gli stanziamenti annui risultino della effettiva somma di L. 60,000,000.

Art. 25. Per le spese dipendenti dagli oneri derivanti allo Stato per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate, e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie in esercizio, sono stabiliti i seguenti stanziamenti, da ripartirsi secondo i diversi oggetti in capitoli distinti nei bilanci successivi del Ministero dei lavori pubblici:

Esercizio	1880	L. 32.500,000
»	1881	» 28.500.000
»	1882	» 19,500.000
»	1883	» 14.898.817
»	1884	» 12.500,000
»	1885	» 10.000.000
»	1886	» 8,500,000

»	1887	»	7,500,000
»	1888	»	7,500,000
»	1889	»	5,600,000
»	1890	»	5,600,000
»	1891	»	5,600,000
»	1892	»	5,600,000
»	1893	»	5,600,000
	Totale	L.	169,398,817

Art. 26. Per le ferrovie a costruirsi dallo Stato, di cui ai numeri 1 e 2 della tabella annessa all'art. 2 della presente legge, è assegnata la complessiva somma di 76,400,000 lire, da ripartirsi nei seguenti esercizii:

Esercizio	1880	L.	10,000,000
»	1881	»	10,000,000
»	1882	»	12,000,000
»	1883	»	9,000,000
»	1884	»	7,000,000
»	1885	»	6,000,000
»	1886	»	6,000,000
»	1887	»	6,000,000
»	1888	»	4,000,000
»	1889	»	2,400,000
»	1890	»	2,000,000
»	1891	»	2,000,000
	Totale come sopra	L.	76,400,000

Per le altre linee, di cui ai numeri 3, 4, 5, 6, 7 e 8 della tabella annessa allo stesso articolo 2, è assegnata la complessiva somma di L. 353,600,000, e questa sarà ripartita pei singoli esercizii, a partire dal 1880 a tutto il 1894, come segue:

Esercizio	1880	L.	9,600,000
»	1881	»	11,000,000
»	1882	»	16,000,000
»	1883	»	23,000,000
»	1884	»	26,000,000
»	1885	»	29,000,000
»	1886	»	30,000,000
»	1887	»	31,000,000
»	1888	»	33,000,000
»	1889	»	36,000,000
»	1890	»	36,000,000
»	1891	»	33,000,000
»	1892	»	22,000,000
»	1893	»	10,000,000
»	1894	»	8,000,000
	Totale come sopra	L.	353,600,000

Art. 27. Le somme che, prelevati gli stanziamenti per le spese di cui ai precedenti articoli 25 e 26, e per l'acquisto dell'occorrente materiale mobile avanzeranno sull'annuo assegno complessivo di 60 milioni di lire, saranno attribuite ai lavori di costruzione delle linee delle altre categorie, di cui agli articoli 3, 5 e 10; e saranno ripartite pei singoli esercizii, a partire dal 1880 a tutto il 1900, nella proporzione dell'importo totale del contributo dello Stato, rispettivamente assegnato per le categorie stesse, cioè:

Per le linee di cui all'art. 3 (2ª categoria) — Contributo dello Stato . . . . L. 253,566,600

Per le linee di cui all'art 5 (3ª categoria) — Contributo dello Stato . . . . » 259,797,120

Per le linee di cui all'art. 10 (4ª categoria) — Contributo dello Stato . . . . » 105,630,000

Totale L. 618,993,720

Il riparto della spesa per le linee di cui nella tabella annessa all'art. 3 (categoria seconda) comprenderà un periodo di anni 18, ossia dal 1880 a tutto il 1897; ed un periodo di anni 21, cioè dal 1880 a tutto il 1900, il riparto della spesa per le linee di cui agli art. 5 e 10 della presente legge (categorie terza e quarta).

Quelle somme, che in un anno non vi fosse modo di erogare in una di queste categorie di spese, potranno essere nell'anno stesso assegnate alle altre categorie, salvo la debita reintegrazione negli anni seguenti.

Art. 28. Presso l'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti ed all'immediata dipendenza della medesima, vi sarà una Cassa delle strade ferrate, garantita dallo Stato, per il servizio dei titoli da emettersi a norma di questo articolo, allo scopo di procurare allo Stato, alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii i mezzi per soddisfare gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla presente legge.

I prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzii, saranno fatti dalla Cassa predetta sopra delegazioni degli Esattori delle imposte dirette, quali sono stabilite dagli articoli 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, N. 131.

Le delegazioni non potranno essere in numero maggiore di 75, e ciascuna delegazione non potrà importare un onere maggiore del quinto delle imposte erariali sui terreni e fabbricati per l'anno in cui il prestito verrà contratto.

Nel computo del quinto, di cui sopra, sarà incluso l'ammontare delle delegazioni che dallo stesso Comune o dalla stessa Provincia fossero già state rilasciate, a norma della predetta legge 27 marzo 1871 e dall'art. 17 della legge 27 maggio 1875, N. 2779:

I contratti di mutuo fra le Provincie, i Comuni e loro Consorzii e l'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti (Cassa delle strade ferrate) andranno esclusivamente soggetti alla tassa fissa.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad emettere ogni anno ed alienare, per mezzo della Cassa predetta, tanti titoli fruttiferi 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, quanti occorrano per fare entrare nelle casse dello Stato la somma di 60 milioni giusta l'articolo 24, e per procurare le somme per prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzii pel pagamento dei concorsi e delle anticipazioni di cui agli articoli 4, 5, 11, 15 e 31.

La detta Cassa verrà sottoposta alla sorveglianza diretta del Parlamento, esercitata da una Commissione eletta annualmente, la quale alla fine dell'anno riferirà con analoga Relazione

La Cassa delle ferrovie renderà il conto giudiziale di ogni esercizio alla Corte dei conti.

Con Decreto Reale verranno stabilite le norme opportune per il tempo, il modo ed il saggio delle emissioni; per il sorteggio ed il rimborso dei titoli; pel pagamento dei frutti e per tutt'altro riferentesi all'andamento amministrativo della Cassa predetta.

Art. 29 Su tutte le linee ferroviarie del regno, le quali, a partire dalla pubblicazione della presente legge, verranno costruite dallo Stato, sia per intiero, sia col concorso degli interessati nei limiti stabiliti, e che rimangono di proprietà dello Stato medesimo, viene, per effetto della presente legge, costituita la ipoteca legale a garanzia dei titoli, di cui all'articolo precedente, senza che occorra la formalità della iscrizione.

Art. 30. I titoli ferroviarii saranno inclusi separatamente nel Gran Libro, e godranno del beneficio del deposito accordato dalla legge 4 aprile 1856.

Le cedole (vaglia o coupons) saranno trimestrali, pagabili nel Regno, e potranno essere ricevute in pagamento delle imposte dirette. Questo pagamento potrà farsi colle cedole del trimestre in corso e con quelle del trimestre successivo.

Art. 31. Le sovvenzioni volontariamente votate dai Comuni e dalle Provincie per le linee contemplate nella tabella annessa all'articolo 2, sono integralmente devolute allo Stato.

In luogo però delle sovvenzioni, che riguardano la linea di cui al n.° 8 della predetta tabella, è stabilito un concorso nella spesa di costruzione della somma di 10,745,000 lire, da dividersi fra i Corpi morali interessati colle norme di riparto fissate dall'art. 4.

Le sovvenzioni votate per le linee delle altre categorie sono parimenti devolute allo Stato, fino alla concorrenza delle rispettive quote di contributo dovute a norma della presente legge.

Per sopperire al pagamento degli oneri predetti, le Provincie ed i Comuni potranno valersi delle disposizioni di cui all'art. 28; e per il pagamento di quelli che riguardano le linee di cui nella tabella annessa all'art. 2, potranno valersi anche del termine indicato nell'articolo 4.

Art. 32. Colla legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziarsi per le singole categorie, col riparto per ciascuna linea.

Art. 33. Con legge speciale sarà provveduto alla costruzione della rete delle ferrovie secondarie della Sardegna, da eseguirsi con metodi economici.

La detta legge sarà presentata al Parlamento entro un anno dall'apertura al pubblico servizio delle ferrovie in costruzione nell'isola di Sardegna, per effetto della Convenzione approvata con legge 20 giugno 1877, n. 3910 (serie 2ª).

Art. 34. Con legge speciale, da presentarsi entro tre anni, sarà provveduto alla costruzione fra Napoli e Roma di una diretta comunicazione ferroviaria, alla quale potranno coordinarsi le linee da Velletri a Terracina, e da Sparanise a Gaeta, fermo per la costruzione di queste due linee quanto è disposto nell'articolo 5.

Art. 35. Il Governo è autorizzato a permettere temporaneamente, e per non più di 20 anni, che sulle ferrovie private si faccia il servizio pubblico, mediante l'osservanza delle norme e cautele che esso prescriverà, ed il pagamento delle tasse stabilite sui trasporti ferroviarii per tutto ciò che concerne il servizio pubblico.

Tabella A — *Prima categoria.*

1. Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende — 2. Roma alla linea Solmona-Aquila — 3. Parma-Spezia con diramazione a Sarzana — 4 Faenza-Pontassieve — 5 Terni-Rieti Aquila — 6. Campobasso-Benevento — 7. Codola-Nocera — 8. Reggio (Calabria) Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento.

Tabella B — *Seconda categoria.*

1. Bassano-Primolano — 2 Aosta-Ivrea — 3. Linea d'accesso al Sempione, da Gozzano fino a Domodossola — 4. Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda — 5. Succursale alla ferrovia dei Giovi — 6. Sondrio-Colico-Chiavenna — 7. Belluno-Feltre-Treviso — 8 Macerata-Albacina — 7. Ascoli-San Benedetto — 10 Teramo-Giulianova — 11. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca 12. Campobasso-Termoli — 13. Benevento-Avellino — 14. Cosenza-Nocera-Tirrena. — 15. Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro — 16. Taranto-Brindisi — 17. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini — 18. Siracusa-Licata — 19. Adria-Chioggia.

Tabella C — *Terza categoria.*

1. Novara-Varallo — 2. Chivasso-Casale — 3 Carmagnola-Bra — 4. Cuneo-Mondovì — 5. Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia — 6. Airasca-Cavallermaggiore — 7. Lecco-Como e tronco Ponte San Pietro-Seregno — 8. Parma-Brescia-Iseo — 9. Mantova-Legnago — 10. Mestre-San Donà-Portogruaro — 11. Bologna-Verona — 12. Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazione da Lavezzola e Lugo — 13 Gaiano.Borgo San Donnino — 14. Piombino-Cornia — 15. Lucca-Viareggio — 16. Aulla-Lucca — 17. Viterbo-Attigliano — 18. Dalla Stazione di Frascati alla città — 19 Velletri-Terracina — 20. Caianello-Isernia — 21. Sparanise-Carinola-Gaeta — 22 Salerno-San Severino — 23 Foggia-Lucera — 24. Foggia-Manfredonia — 25 Candela-Fiumara d'Atella — 26. Ponte San Venere-Avellino — 27. Ponte Santa Venere per Venosa-Altamura e Gioja — 28. Solmona-Isernia-Campobasso — 29. Fiumara d'Atella alla linea Eboli-Potenza — 30 Zollino-Gallipoli e dalla Stazione di Gallipoli al porto — 31. Valsavoia-Caltagirone — 32. Ceva-Ormea — 33. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano — 34 Legnago-Monselice — 35 Gallarate ad un punto della Pino-Novara superiormente a Sesto-Calende — 36. Portogruaro Casarsa-Spilimbergo Gemona colla traversale Treviso-Motta.

FERROVIA DEL GOTTARDO

SETTIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 28 *giugno* 1879.

SIGNORI,

Conformandoci agli obblighi che c'incombono a termini degli Statuti, abbiamo l'onore di presentare all'Assemblea generale della Società della Ferrovia del Gottardo il *Settimo Rapporto di gestione,* concernente l'esercizio 1878.

I. — *Basi dell'impresa.*

Le basi dell'impresa sinora adottate, in quanto esse si fondavano sul trattato internazionale del 15 ottobre 1869, relativo alla costruzione ed all'esercizio della Ferrovia del Gottardo, vennero modificate dalle decisioni della Conferenza internazionale del mese di giugno 1877. Queste modificazioni diedero luogo alla *Convenzione suppletoria,* che fa seguito al trattato internazionale succitato, e che venne conchiusa il 12 marzo 1878 fra i delegati dei Governi della Confederazione svizzera, della Germania e dell'Italia, e sanzionata poscia dall'Assemblea federale svizzera, dal Reichstag dell'Impero germanico e dal Parlamento italiano. Siccome il testo completo di tale Convenzione suppletoria venne già inserito nel nostro Rapporto del 22 marzo 1879 sulla riorganizzazione dell'impresa del Gottardo, a Voi presentato, così crediamo inutile di qui riprodurne i punti essenziali.

II. — *Estensione dell'impresa.*

Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino, con sua lettera del del 9|13 ottobre, espresse il parere che *la concessione del 15 maggio 1869 per la costruzione e l'esercizio della linea Bellinzona Lugano,* in virtù dei trattati esistenti, e segnatamente dell'art. 4 della legge federale sui sussidii da fornirsi in favore delle ferrovie delle Alpi, *dovesse essere considerata come decaduta,* dal momento che un'altra Società incaricavasi della costruzione di questa linea prima del compimento della rete ridotta della Ferrovia del Gottardo, cioè avanti che la Società del Gottardo si trovi in grado d'eseguire la linea del Monte Ceneri. Nel tempo stesso, domandava *se ed a quali condizioni la Società della Ferrovia del Gottardo sarebbe disposta a cedere la linea Lugano-Chiasso* ad una Compagnia che si formasse per l'esecuzione della linea del Monte Ceneri.

Noi abbiamo risposto al Consiglio di Stato del Ticino, che non sapremmo condividere il suo modo di vedere circa la decadenza della nostra concessione per la linea Bellinzona-Lugano; soggiungendo che soltanto dopo la riorganizzazione dell'impresa del Gottardo, si vedrà se la nostra Società è in grado di costruire la linea del Ceneri, contemporaneamente a quelle della rete ridotta della Ferrovia del Gottardo, mercè l'aiuto dei sussidii già votati dalla Confederazione e dal Canton Ticino, nonchè di quelli che ancora si attendono dall'Italia e dal concorso eventuale di un apposito Consorzio. Oltracciò si può prevedere la possibilità di realizzare delle economie nell'aggiudicazione dei lavori che restano da eseguire sulla linea Immensee-Pino: economie che potrebbero essere applicate alla costruzione della linea del Ceneri.

In quanto alla cessione della linea Lugano-Chiasso ad una Società che si formasse per la costruzione della linea del Ceneri, spetta all'Assemblea generale il decidere. Senza, pel momento, dilungarci sulla questione di sapere se l'Assemblea generale sia o no disposta a cedere questa linea, bisogna osservare non potersi disconoscere che tale cessione incontrerebbe serii ostacoli, in seguito alla Convenzione conchiusa il 12 febbraio 1878 col Consorzio finanziario; e che, nel caso in cui la linea del Ceneri dovesse esse costrutta, non dalla Società della Ferrovia del Gottardo, ma bensì da un Consorzio, converrebbe

piuttosto venire ad un accordo per l'esercizio della linea Lugano-Chiasso, da farsi da questo Consorzio, o della linea Bellinzona-Lugano da farsi dalla nostra Società.

III — *Organi della Società.*

L'organizzazione dell'Amministrazione rimase anche nel 1878 la stessa nei suoi principii. Venne soltanto completata in ragione dei nuovi bisogni.

La situazione del personale degli organi della Società e delle funzioni superiori dell'Amministrazione centrale, durante l'esercizio di cui ci occupiamo, subì le seguenti modificazioni.

Il 23 aprile 1878, il signor M. J. Weber, membro della Direzione, il quale non era stato ammalato che per poco tempo, soccombette ad una tisi polmonare fulminante.

Dopo aver occupato importanti posizioni, per una lunga serie d'anni, sia nel suo Cantone, sia nelle Camere federali, egli erasi consacrato all'esecuzione della Ferrovia del Gottardo. Sventuratamente non gli fu concesso di essere testimone del compimento di quest'opera, la cui realizzazione gli stava tanto a cuore, imperocchè dovette finire la sua carriera prima che si fosse pervenuti a togliere l'impresa dalla critica situazione nella quale allora trovavasi.

Avendo il Consiglio municipale di Lucerna, alla fine del 1877, diretto al Consiglio federale, in nome del Comune di Lucerna, una domanda tendente ad obbligare la Società della Ferrovia del Gottardo a trasferire a Lucerna la sede di tutta l'Amministrazione, il signor A. Escher, non potendo lasciare Zurigo, credette dovere rassegnare nelle mani del Consiglio di amministrazione il mandato di membro e di presidente della Direzione, che in quel tempo eragli stato affidato. Per la qual cosa noi ci trovammo nell'alternativa, o di dover rinunciare alla collaborazione del signor Escher, o di lasciar sussistere una organizzazione che gli permettesse di disimpegnare le sue attribuzioni, mantenendo il suo domicilio a Zurigo. Siccome noi annettevamo grande importanza a conservare all'impresa del Gottardo i lumi e la lunga esperienza del signor Escher, nonchè la sua attitudine eccezionale al lavoro, specialmente nel momento in cui la nostra opera aveva da superare eccezionali difficoltà; così abbiamo pregato il Consiglio federale di voler regolare questo affare in modo da evitare la perdita di cui eravamo minacciati, impegnando nello stesso tempo il signor presidente Escher a non dar seguito, pel momento, alla sua domanda di dimissione.

Il sig. Escher si arrese bensì al nostro desiderio, ma volle riservarsi una definitiva decisione sino a quando il Consiglio federale si fosse pronunziato sulla domanda del Consiglio municipale di Lucerna. Avendo il Consiglio federale respinto tale domanda, manifestammo al signor Escher la persuasione che egli considererebbe come non avvenuta la sua domanda di esonero delle sue funzioni. Ma il signor Escher ci fece sapere, essere dispiacente di non poter corrispondere alla nostra persuasione, perocchè pareva che il Consiglio municipale di Lucerna non volesse considerare come definita la questione colla risposta del Consiglio federale; nondimeno egli dichiaravasi pronto a continuare provvisoriamente nelle sue funzioni presso la Direzione.

Senonchè, quando il Consiglio municipale di Lucerna decise di proporre all'Assemblea comunale di non accordare sovvenzioni complementari per la Ferrovia del Gottardo, se non a condizione che l'intera Amministrazione della ferrovia medesima venisse traslocata a Lucerna, il signor Escher chiese di nuovo che la sua dimissione fosse accettata, affinchè non gli si potesse attribuire il rifiuto che la Città di Lucerna potrebbe fare della sua quota-parte di sovvenzione suppletoria: rifiuto che potrebbe indurre altri partecipanti ad agire in egual modo, e creerebbe in seguito la impossibilità di riunire il nuovo sussidio da fornirsi dalla Svizzera. Il signor Escher fece inoltre osservare che, stante le moltissime sue occupazioni, alle quali in passato, e specialmente in questi ultimi anni, dovette consacrarsi, le condizioni della sua salute erano tali, da richiedere assolutamente una notevole diminuzione degli affari che gli incombevano. Questa osservazione ci trasse a chiedere al signor Escher se, sgravato della direzione degli affari relativi ai lavori, non potesse egli continuare ad esercitare le funzioni di presidente della Direzione, viste come, nel frattempo, il Consiglio municipale di Lucerna aveva dichiarato che sarebbesi accontentato del trasferimento a Lucerna delle sezioni dell'Ufficio tecnico centrale installate a Zurigo. Il signor Escher allegò non essergli possibile di soddisfare a tale desiderio, avendo egli da questi fatti acquistato la convinzione, che la sua presenza nella Direzione non potrebbe essere di vantaggio per l'impresa. Infatti, per parecchi dati, egli doveva ammettere come certo, che molte persone si sarebbero dichiarate più risolutamente in favore dell'impresa del Gottardo, e molte altre si muterebbero in partigiane da avversarie ch'erano, qualora egli non rimanesse più a capo della Direzione. Soggiungeva però che, se si fosse desiderato che, prima del suo ritiro, egli avesse a terminare i negoziati intavolati per l'aggiudicazione a cottimo dei lavori, egli sarebbe tanto più disposto a farlo, in quanto che, colla conclusione di questi contratti, si sarebbe terminato tutto ciò che in quel momento poteva farsi dalla Società per la riorganizzazione dell'impresa.

In queste condizioni, non ci rimaneva che accondiscendere alla domanda del signor Escher. Per conseguenza, il 9 luglio 1878 abbiamo accettato le sue dimissioni, in considerazione dei motivi ch'egli aveva allegati in appoggio; e ciò per l'epoca in cui le trattazioni relative all'aggiudicazione a cottimo dei lavori avessero almeno condotto ad una soluzione provvisoria. Con lettera speciale abbiamo partecipato al signor Escher la nostra decisione, attestandogli il sommo dispiacere che provavamo per la grave perdita che, stante il suo ritiro dalla Direzione e dal Consiglio d'amministrazione, derivava all'impresa del Gottardo; esprimendogli altresì la nostra profonda riconoscenza pei titoli ch'egli erasi acquistati con una disinteressata attività di 15 anni consacrata alla grande opera.

Il 27 luglio, il sig. Escher pose termine alle sue funzioni presso la Società, presentando alcune offerte, mercè le quali parecchi capaci imprenditori s'impegnavano, in tutte le forme legali, a costruire a cottimo le linee della rete ridotta della Ferrovia del Gottardo, che ancora restano da eseguire, per somme non solo confermanti interamente i calcoli della perizia da noi sottoposta al Consiglio federale, ma, in parte, persino notevolmente inferiori ad essi.

In seguito a quanto finora fu detto, la disposizione transitoria del 17 marzo 1872, mediante la quale il Segretario della Presidenza e del 1° Dipartimento, nonchè l'Ingegnere in capo e il suo personale dovevano avere il loro domicilio a Zurigo finchè il signor Escher disimpegnasse le funzioni affidategli dal Consiglio d'amministrazione, venne abrogata; e subito dopo ebbe luogo il trasferimento a Lucerna delle Sezioni della Direzione centrale, amministrativa e tecnica, che trovavansi a Zurigo.

Essendo poi sopravvenute vacanze in seno alla Direzione, che resero necessaria l'assistenza regolare dei signori supplenti alle sedute della Direzione medesima, il sig. colonnello Stocker s'indusse a rassegnare le sue funzioni da supplente della Direzione, per causa degli obblighi che la sua carriera militare gl'imponeva.

Le lacune fattesi tra gli organi dell'Amministrazione non vennero riempite che nella misura creduta necessaria, essendo sembrato conveniente, per diverse considerazioni, di attendere il compimento della riorganizzazione dell'impresa per pro-

cedere a nuove nomine. In conseguenza, non ebbero luogo che due sole elezioni nel Consiglio d'amministrazione: quella del signor consigliere di Stato Frey d'Aarau, e quella del signor consigliere nazionale, colonnello Hertenstein di Winterthur. Vennero inoltre nominati supplenti della Direzione: il signor presidente Sulger-Staehelin di Basilea, e il signor consigliere degli Stati, di Hettlingen di Schwyz, dovendo le funzioni della Direzione essere nel frattempo disimpegnate dal vice-presidente Zingg, col concorso di due supplenti.

La posizione presa dal signor Ingegnere in capo Hellwag rispetto alla Società della Ferrovia del Gottardo non potendo essere tollerata per causa di diversi incidenti, ci trovammo nella necessità, in applicazione degli articoli 1 e 8 delle prescrizioni generali del 24 giugno 1872, concernenti gli obblighi dei funzionarii ed impiegati della Società della Ferrovia del Gottardo, di esonerare il signor Hellwag pel 31 dicembre 1878, delle sue funzioni d'ingegnere in capo della nostra impresa. Avendo poi creduto il signor Hellwag di poter contestare il nostro diritto di prendere tale deliberazione e d'essere in facoltà di domandare eventualmente degl'indennizzi di danni, tale questione dovrà essere risolta da un tribunale d'arbitri.

Per quanto concerne i *fabbricati dell'Amministrazione*, dobbiamo significarvi che quello da noi posseduto a Zurigo e che ci riusciva inutile in seguito al trasferimento di tutti gli Ufficii a Lucerna, fu venduto per il prezzo di 280,000 franchi.

Durante quest'ultimo esercizio, il *Consiglio d'Amministrazione*, in 8 sedute, ha preso 50 determinazioni; e la *Direzione*, in 81 sedute, ne ha preso 2462. (*Continua*)

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 5 *giugno* 1879.

(*Continuazione* — V. N. 27).

Risulta adunque che l'aumento avuto nei trasporti a grande velocità è da attribuirsi specialmente all'accresciuto movimento nel bestiame, ai maggiori trasporti per conto dello Stato, a quelli di bozzoli, e finalmente, ma in assai piccola misura, ai bagagli.

Avvenne qualche diminuzione invece nei trasporti delle mercanzie e derrate alimentari, e in quelli di valori e di veicoli e feretri.

Di mercanzie a piccola velocità si trasportarono nell'anno 1878 . . . . Quint 9 327,404
nell'anno 1877 . . . . » 9.540,281

avvenne quindi la diminuzione di . . . » 212,877

ossia del 2.23 0[0.

Il prodotto complessivo per le mercanzie propriamente dette è stato nel 1878:
di . . . . L. 7.982 602 18 e per quint. di L. 0,854
nel 1877 . . » 9 109.926.47 (1) e per quint. di » 0,955

onde la diminuzione di . . . L. 1.147.324 29 sul totale, è a dire dei 12 59 0[0. e la diminuzione per ogni quintale di . . . . L. 0,101

ossia del 10 58 0[0.

In quanto alla distanza delle spedizioni, si ebbero nel 1878 . . . . tonn chil 135.165.865
si erano avute nel 1877 . . . . » 162.046,576

quindi la diminuzione di . . . . » 26,880,711

che è quanto dire del 16.59 0[0.

Dunque, oltre a minor quantità di mercanzie trasportate, abbiamo avuto nel 1878, minor prodotto medio per ciascuna unità di peso e minor distanza media di trasporto.

La tabella seguente rende manifesto quali classi di mercanzie abbia specialmente colpite la diminuzione:

(1) Nella Relazione dell'anno scorso, questa cifra fu segnata di L. 9,113.473.31, comprendendovi L. 3546.84, prodotto di trasporto di veicoli per conto dello Stato.

SPECIFICAZIONE DELLE MERCANZIE	QUANTITA' trasportata nel 1878 — Quintali	Aument.	Dimin.
		sui trasporti fatti nel 1877 — Quintali	
Bevande e spiriti	423,096	»	166,400
Bitume e pece	51,724	29,007	»
Cereali	3,423,791	»	37,859
Colori e materie coloranti	32,191	»	3 515
Combustibili — Carboni fossili	239,212	»	2,303
Combustibili — Carboni vegetali, legna da ardere	272,444	»	29,979
Concimi	27,555	»	14,062
Derrate alimentari	416,816	»	34,035
Derrate coloniali	54,302	»	6,264
Filati e tessuti	146,000	»	5,732
Materiale da costruzione — Legnami	447,691	»	226,101
Materiale da costruzione — Tufi, lava greggia, pietra, ecc.	1,174,716	198,158	»
Materie tessili greggie	190,079	23,081	»
Metalli greggi	111,423	16,[illegible]61	»
Metalli lavorati	12[illegible],738	4,915	»
Minerali e prodotti minerali	520,374	102,724	»
Prodotti animali	45,312	»	337
Prodotti chimico-industriali	63,813	2,413	»
Prodotti e materie grasse	10[illegible],[illegible]96	»	36,220
Prodotti vegetali	122,004	9,265	»
Stampati e carta	19.972	182	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	50.961	1,662	»
Stracci ed avanzi	353,325	»	60,376
Trasporti per conto dello Stato	537,[illegible]92	60,531	»
Merci diverse	261,747	»	38,094
Totali	9,327,404	448,405	661,28
Da dedurre			448,405
Risulta a danno del 1878 la diminuzione di quintali			212,877

Onde si scorge essere la diminuzione maggiore da attribuire ai trasporti di legname da costruzione, compensata per altro da quasi altrettanto aumento nei trasporti di tufi, lave e pietre da fabbrica.

Diminuirono poi, in proporzione decrescente, le bevande e spiriti, gli stracci ed avanzi, le merci diverse, i cereali, i prodotti e materie grasse, le derrate alimentari, i carboni vegetali e la legna da ardere, i concimi, e, in più piccola misura, i coloniali, i filati e tessuti, i colori e le materie coloranti, i carboni fossili, e infine i prodotti animali.

Aumentarono invece, oltre alle pietre da costruzione, i minerali e prodotti minerali, i trasporti per conto dello Stato, il bitume e pece, le materie tessili greggie, i metalli, i prodotti vegetali, e finalmente i prodotti chimico-industriali, le stoviglie, vetrerie e terre cotte, gli stampati e la carta.

I *cereali* costituiscono sempre l'oggetto principale dei nostri trasporti. Il movimento fu nel 1878 di tonn. 342.379; le spedizioni maggiori si ebbero dalle Stazioni: di Foggia per tonn 37,988, di S. Severo per tonn. 20,088; di Cerignola per tonn 15,891; di Termoli per tonn. 12 609; di Ravenna, Napoli, Torre Annunziata per poco più di 10 mila tonn. ciascuna.

I maggiori arrivi avvennero alle Stazioni: di Bologna (città e transito) per tonn. 45.494; di Ancona (transito) per tonn 34 346; di Napoli per tonn. 28,149 di Torre Annunziata per tonn. 24,445; di Barletta per tonn. 21.624; di Castellammare per tonn. 20.898; di S. Giovanni Teduccio per tonn. 18 230; di Caserta (transito) per tonn. 13,842; di Salerno per tonn 12,223.

Ai trasporti di cereali tengono dietro, in ordine d'importanza, i trasporti dei *Materiali da costruzione*, i quali diedero un movimento complessivo di tonn. 162,241.

Primeggiarono nella spedizione le Stazioni: di Maddaloni con tonn 10,310; di Napoli (città e transito) con tonnellate 9.946 S. Basilio Mottola con tonn 8,079; Ravenna con tonn. 7,800; Bisceglie, Torre Annunziata, Imola, Pallagianello, con spedizioni varianti da 6,232 tonn a 5.601.

Prevalsero per gli arrivi le Stazioni: di Eboli (transito) per tonn 16,248; Taranto (transito) per tonn. 14,631; Napoli (città e transito) per tonn. 9,818; Castellammare per tonn 7,407; vengono in seguito le Stazioni di Frattagrumo, Bagnacavallo, Bari, Aversa e Foggia con arrivi varianti da 5,445 tonn. a 4.120

Conseguirono il terzo grado d'importanza, nell'esercizio del 1878, i *trasporti per conto dello Stato*, nei quali primeg-

giarono, come sempre, in partenza le saline di Barletta per tonn. 20,234; vengono dopo, ma a grande distanza, le Stazioni: di Ravenna con tonn. 5,153, di Napoli, con tonnellate 4,449.

I maggiori arrivi si ebbero a Bari con tonn. 4.832; a Bologna (transito A. I.) con tonn. 4,103; a Pesaro con tonnellate 3,965.

I trasporti di *minerali e prodotti* acquistarono nel 1878 un notevole incremento, per opera soprattutto delle Stazioni: di Cesena che spedì tonn. 29,881; Rimini tonn. 6,723; Ancona tonn. 3,531; Pesaro tonn. 2.833.

Gli arrivi maggiori avvennero a Bologna (transito A I.) per tonn. 27,094; a Falconara (transito) per tonn. 3,195; e poi a Rimini per tonn. 2,946, ed a Cesena per tonn. 2,056.

Di *combustibili* si strasportarono in complesso tonn. 51,165. Le più importanti spedizioni partirono dalle Stazioni: di Ancona in tonn. 5.492; di Napoli in tonn. 5,011; di Eboli (transito) in tonn. 4,909; di Ravenna in tonn. 4 694.

Gli arrivi principali avvennero a Napoli in tonn 11,785; a Cesena in tonn. 6,598; a Foggia in tonn. 3,894.

Le *bevande e gli spiriti* patirono nel 1878 una notevole diminuzione.

Diede le più importanti spedizioni, come in passato, sebbene ridotte a quasi la metà dell'anno precedente, la Stazione di Barletta in tonn. 10,563; poi vengono Lugo, Bagnacavallo, Bologna, con spedizioni varianti da 3,891 tonn. a 2,025.

Diede i più importanti arrivi la Stazione di Bologna (transito A. I.) in tonn. 16,483; vengono dopo le Stazioni di Napoli, d. Caserta (transito), di Lecce con arrivi varianti da 2.654 tonn a 2,349.

Anche le *derrate alimentari* patirono una non ispregevole diminuzione, e il loro trasporto non fu nell'anno andato che di 41,682 tonn. circa. Torre Annunziata e Torre dei Passeri però spedirono presso a poco quanto l'anno scorso, la prima cioè tonn 5,515, la seconda tonn. 1,986.

In quanto agli arrivi, andarono innanzi alle altre le Stazioni di Bologna (città e transito) con tonn. 13,400; Caserta (transito, con tonn. 2,795; Napoli (città, con tonnellate 2,758, poi Bari con tonn. 1,992.

Gli *stracci ed avanzi* hanno perduto un terzo all'incirca di quanto avevano guadagnato nell'anno passato; la Stazione di Bari ha mantenuto il primato, tanto alla partenza con tonn 4,600, quanto all'arrivo con tonn. 4 938. Vengono appresso, in partenza, le Stazioni: di Ravenna con tonn. 2.689; di Bologna (transito A. I.) con tonn. 2,593; Taranto con tonn. 1223; in arrivo: le Stazioni di Molfetta con tonnellate 3,844; Bologna (città e transito) con tonn. 3 807; di Napoli con tonn. 2064; poi Forlì, Castellammare, Trani, con arrivi da 1,793 tonn a 1,328.

Nelle spedizioni di *Metalli*, sia greggi che lavorati, hanno avuto la precedenza le Stazioni di Bologna (città e transito) con tonn. 6,408; Napoli con tonn. 5 848; Ancona con tonn 2,903. Il massimo arrivo si ebbe ad Ancona, e non fu che di 1002

Nei trasporti di *Materie grasse*, Bari diede 4,203 tonn. in partenza; Molfetta 1,420, Lecce 1.330; in arrivo si ebbero a Bologna (transito A. I.) tonn. 4,023; a Napoli tonn. 2,987; a Bari tonn. 2,448.

Meritano d'essere ricordate per le spedizioni delle *Materie tessili* le Stazioni: di Napoli (città e transito), che spedì tonn 9,653; Falconara (transito) tonn 4,488; poi Caserta (transito), Cesena, Foggia, Lugo, con spedizioni varianti da 2642 tonn. a 1752.

Quanto agli arrivi, andarono innanzi alle altre le Stazioni di Salerno con tonn. 5,621, Bologna (città e transito) con tonn. 4,096. Napoli con tonn. 1,468.

Per i *Filati e tessuti*, che diedero un movimento complessivo di 14,600 tonn., ebbero la prevalenza nelle spedizioni: Bologna (città e transito) con tonn. 4,412; Salerno con tonn. 2.362, poi Napoli, Ancona, Nocera con spedizioni da 1,729 a 1,007 tonn.; negli arrivi meritano speciale menzione Napoli, che ebbe tonn. 3,721, Ancona tonn. 1,562.

Finalmente, rispetto *ai prodotti vegetali*, tenne come l'anno scorso il primato per gli arrivi, la Stazione di Bologna (città e transito) con tonn. 4,330; per le spedizioni, Ravenna con tonn. 1,677.

Passando a considerare le distanze, a cui si estesero le spedizioni, troviamo che nell'esercizio 1878 la distanza media percorsa da ogni tonnellata di merce a tariffa ordinaria fu di . . . . chil. 144
laddove nel 1877 essa era stata di . . . . . » 170
quindi la diminuzione di ben chilometri . . . » 26
ossia del 15.30 per 0[0]

La distanza media per ogni tonnellata di merce a tariffa ridotta (trasporti per conto dello Stato) fu di chil 152
era stata nel 1878 di . . . . » 153
quindi in questa categoria non si è avuto che la piccola diminuzione di . . . . chil 1
o, ciò che torna lo stesso, del 0 65 per 0[0].

Per rispetto al prodotto, ciascuna tonnellata di mercanzia a tariffa ordinaria, trasportata ad un chilometro, ha dato l'introito medio di . . . . L. 0,0589
Siffatto introito era stato nel 1877 di . . . . » 0,0541
Ne risulta per il 1878 il vantaggio di . . . L 0,0048
che è quanto dire dell'8.87 per 0[0]

Nei trasporti per conto dello Stato l'introito medio per ciascuna tonnellata-chilometro è stato
nel 1878 di . . . . L. 0,0616
nel 1877 di . . . . » 0,0611
quindi l'aumento di . . . . L 0,0005
ossia del 0.81 per 0[0].

Dobbiamo ora darvi ragguaglio del movimento del *Bestiame*, che ebbe nel 1878 un rilevante incremento rispetto all'anno precedente.

Esso è riepilogato nello specchietto che segue:

Distinzione del bestiame	MODO di Spedizione	Grande V.		Piccola V.		Totale	
		1878 Capi	1877 Capi	1878 Capi	1877 Capi	1878 Capi	1877 Capi
Bestiame grosso	Spediz. ordin. a vagone comp.	80,392	69,279	53,309	42,993	133,700	112,272
	Spediz. ordin. per capo	18,568	15,2[illegible]9	4,8[illegible]9	4,533	23,407	19,745
	Totale . .	98,939	84,48[illegible]	58,148	47,529	157,107	132.017
	Spedizioni per conto dello Stato	3,967	2,836	»	»	3,907	2,836
Bestiame piccolo	Spediz. ordin. a vagone comp.	165,98[illegible]	[illegible]07,937	98,[illegible]8	2[illegible]5,154	36[illegible],122	323,091
	Spediz. ordin. per capo	18,652	13,895	2,1[illegible]6	2,319	20,768	16,[illegible]14
	Totale . .	184,636	121,8[illegible]2	200,254	217.473	384,890	339,305
	Totale generale . .	[illegible]87,562	209,156	258,402	65,002	515,964	474,158

Si ebbe adunque aumento in tutte le specie di spedizioni, tranne che in quelle di bestiame piccolo a piccola velocità. Il conto si chiude con un aumento di ben 71,806 capi.

Stando solamente al numero dei capi, l'aumento rileva al 15.14 per 0[0].

Il trasporto del Bestiame a grande velocità ha dato nel 1878 l'introito di . . . . L. 394,699 43
mentre nel 1877 tale introito non fu che di » 325,286.52
Si è adunque ottenuto l'aumento di . . L. 69,412.91
cioè del 21,33 per 0[0].

L'introito per la piccola velocità è stato per il 1878 di . . . . L. 206,741.37
ed era stato per il 1877 di . . . . » 214,391.71
quindi la diminuzione di . . . . L. 7,650,34
viene a dire del 3 56 per 0[0].

Resta a tenersi parola del movimento di scambio delle merci a piccola velocità in servizio cumulativo colle altre reti di Strade ferrate.

Tale movimento è posto in evidenza dallo specchietto qui appresso;

NATURA DEI TRASPORTI	FERROVIE ALTA ITALIA				FERROVIE ROMANE								CALABRO SICULE				SVIZZERA e GERMANIA	
	Transito di Bologna		Transito di Caserta e Napoli		Transito di Bologna		Transito di Falconara		Transito di Ancona		Transito di Caserta e Napoli		Transito di Taranto (via di terra)		Transito di Eboli		Transito di Bologna	
	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali
Bevande spiriti . . . Quintali	164,831	7,146	3,167	28	29	407	4,564	305	3,962	202	32,618	4,577	5,002	109	4,172	24	3,573	568
Bitume e pece . . . . . . »	2,945	1,111	»	»	»	89	183	»	2,140	118	50	930	20	»	278	»	6	»
Cereali . . . . »	320,413	53,510	2,043	1	28,562	1,857	76,728	21,122	343,403	20,314	140,135	19,391	[illegible]	24,435	7,915	39,601	»	10
Colori e materie coloniali . . »	4,235	2,147	»	»	962	643	564	499	1	359	1,997	143	140	1	145	»	1,319	101
Carboni { Fossili . . . . . »	3,980	3,386	»	»	»	14,448	7	181	»	102	17,219	602	1,272	70	5,223	»	»	»
Carboni { Legna da ardere . »	1,158	102	»	»	»	»	1	12,548	»	2,238	80	1,472	14	1,287	38	49,095	»	»
Concimi . . . . »	2,655	2,766	»	»	80	262	155	3,641	11	147	28	8	27	4	4	380	2	6
Derrate { Alimentari . . . »	99,990	10,309	481	107	22	2,252	1,847	2,375	4,475	674	29,046	5,841	2,054	15,947	5,016	56	11,026	930
Derrate { Coloniali . . . »	2,295	11,627	»	»	156	647	2,199	97	53	17	396	45	791	5	341	»	57	1,455
Filati e tessuti . . . . . »	9,788	35,001	417	10	292	1,959	4,080	550	133	600	1,631	2,050	2,631	110	279	6	32	5,191
Materiali da costr. { Legnami »	48,570	12,267	»	1,012	1,973	173	3,994	44,877	1,492	351	1,904	73,195	3,382	1,832	19,892	32,129	97	60
Materiali da costr. { Tufi, lava »	3,211	23,593	»	10	»	1,928	3,363	3,479	674	9,461	4,816	41,240	142,928	135	142,586	»	»	»
Materiali tessili grezze . . »	27,473	10,244	20	»	4,736	313	13,104	851	259	92	7,024	487	128	1,944	243	303	787	»
Metalli { Greggi . . . . . »	2,446	24,852	»	10	1	2,270	1,92[illegible]	1,298	17	6,480	222	4,986	1,794	142	2,525	262	»	2
Metalli { Lavorati . . . . »	5,899	22,359	96	10	92	599	3,436	640	610	459	2,469	2,863	3,906	1,012	7,087	328	57	1,552
Minerali e prodotti minerali »	248,998	5,398	»	»	21,955	1,304	31,951	807	34	816	3,175	300	1,179	9	3,529	4	442	243
Prodotti animali . . . . . »	2,079	6,719	»	7	62	386	384	326	578	803	1,277	1,149	615	160	109	6	1,041	812
Prodotti chimico-industriali . »	2,901	8,822	»	42	46	704	2,158	874	239	861	271	2,217	936	847	89	126	2,645	519
Prodotti e materie grasse . »	40,230	7,516	810	2	262	1,118	1,375	10,170	3,782	1,415	1,709	76	533	3,932	131	272	1,519	140
Prodotti vegetali . . . . »	15,328	1,988	183	52	1,499	105	640	2,405	462	438	685	1,902	1,305	1,459	8,132	934	48	6
Stampati e carta . . . . . »	3,812	7,819	30	3	»	9	436	5,482	78	878	166	1,632	357	28	297	11	44	226
Stoviglie, vetrerie e terre cotte »	4,299	13,711	8	17	72	263	1,677	284	146	1,349	886	487	1,180	21	776	5	25	1,197
Stracci ed avanzi . . . . »	19,496	25,931	1	»	1,277	494	4,031	8,725	5,279	958	12,447	4,843	69	2,974	1,359	1,462	62	41
Merci diverse . . . . . . »	10,328	18,731	165	156	464	1,302	3,188	2,699	4,259	3,274	2,910	3,887	4,817	1,785	2,487	975	305	2,419
Trasporti per conto dello Stato { Sale . . . . »	24,860	3,728	»	»	»	»	18,412	4,216	»	»	»	»	»	»	10,412	»	»	»
Trasporti per conto dello Stato { Tabacco . . . »	7,679	2,005	»	»	»	232	16,391	3,426	4,343	2,080	4,124	243	5,039	309	4,101	1	»	»
Trasporti per conto dello Stato { Diversi . . . »	8,900	9,500	1,501	42	358	1	1,126	952	1,303	627	2,917	9,231	443	366	2,782	1,980	»	»
Recipienti vuoti . . . . . »	1,113	24,540	5	26	40	66	1,024	608	208	1,053	1,101	6,441	648	2,343	3,513	826	41	122
Totale . . . Quintali	1,089,902	356,628	8,917	1,502	62,972	33,831	198,942	133,437	377,985	56,166	305,212	192,219	184,895	61,266	233,466	128,786	23,127	15,600
Veicoli e feretri . . . Numero	432	27	»	»	»	»	9	2	1	1	151	311	1	1	67	10	»	»
Bestiame . . . . Capi	12,369	789	»	»	»	192	119	5,617	14	116	172	805	59	3,496	5	3,334	»	»

(Continua).

Nostre Corrispondenze

Roma, 8 luglio

Conoscerete di certo anche voi, m' immagino, al pari di me, qualche padre di famiglia che, dopo essersi fermamente opposto alla esecuzione d'un disegno del figliuol prodigo, capace di condurre a rovina l'asse domestico, si arresta enormemente impaurito di fronte alla minacciata discordia intestina, e pensa di rappattumarsi col figlio, a momenti ribelle, passandogli buona alcun' altra imprudenza, gravida quasi come la prima di pericolose conseguenze. Chi può mettere in dubbio la bontà delle intenzioni di codesti padri di famiglia? Ma chi non biasima in pari tempo l'atto di debolezza eccessiva venuto a distruggere gli ottimi effetti del precedente atto di rigore?

Ora sembra che una parte del Senato del Regno voglia imitare il mal esempio della condotta dei capi di casa testè descritti, disponendosi a sanare la pretesa lesione delle prerogative della Camera, in seguito al voto sulla legge del macinato, col guardare e passare il progetto delle nuove costruzioni ferroviarie, senza ragionare di esso.

Almeno così si direbbe, a giudicare dalla precipitazione con cui 4 Ufficii elessero ieri il proprio commissario, quasi affatto senza discussione. Vero è che fu scarsissimo il concorso dei senatori, e che una seria e profonda discussione non mancherà di sollevarsi in seno all'Ufficio centrale, il quale si riunirà domani sera, dovendo essere eletto domani il 5° commissario. Il nome del senatore Brioschi mi affida particolarmente di ciò, pure rispettando l'autorità degli altri membri dell'Ufficio.

Sciolta la crisi ministeriale, e prorogata la Camera (locchè è facile a presumersi avverrà fra non molti giorni, anche pel fatto della tendenza del termometro a salire), la Commissione per l'inchiesta ferroviaria sarà convocata a Genova dall'egregio suo presidente, col proposito di far quindi vela per Venezia, rimandando al settembre od all'ottobre l'escursione nell'Italia meridionale. Ma dove è l'interesse del paese per l'inchiesta ferroviaria? Davvero che c'è da sentirsi profondamente addolorati e mortificati di tanta apatia! —

Nè c'è da sentirsi diversamente impressionati dagli interminati indugi che da noi Italiani, e specialmente a Roma, si frappongono alla soluzione di qualsiasi questione, si tratti pure della più semplice faccenda del mondo, che sarà ancora una novità per noi, mentre avrà già tanto di barba altrove! Così ieri sera si è discusso, nella seduta del Consiglio comunale, di concedere l'applicazione per Roma di un *nuovissimo sistema di locomozione*... i *tramways*; e dopo non breve discussione, alla quale presero parte varii oratori, fu votato ad unanimità.... il seguente ordine del giorno: « Il Consiglio, *approvando in massima* che si stabilisca il servizio del *tramway* all'interno della città, invita la Giunta a presentare, ecc. ».

Rallègrati, o Fabio, che nè la tua memoria, nè il tuo esempio furono ancora dimenticati in Roma. —

Eccovi il solito riassunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 29 giugno scorso al 6 corrente luglio.

La Sezione prima approvò: il progetto per la costruzione del terzo tronco della strada provinciale da Lercara a Chiusa per la Filaga, in provincia di Palermo; i progetti di due ponti sul torrente Birgi, lungo la ferrovia Marsala-Trapani; di uno sul torrente Campone lungo il primo tronco della nazionale Marsicana, in provincia di Aquila; e di un altro per l'attraversamento del vallone Baltatta-Liscia nel secondo tronco della ferrovia delle Caldare.

Dalla Sezione seconda vennero approvati i progetti: per difesa frontale al froldo *Corte Vecchia*, a destra di Secchia, in provincia di Mantova; per costruzione di una sottobanca all'argine sinistro di Po, in Comune di *Sustenente*; e per urgente difesa del froldo *Coreggio-Micheli* nell'argine stesso, in Comune di Bagnolo-San Vito, l'uno e l'altro pure in provincia di Mantova; e finalmente per ritiro, con imbancamento, dell'argine sinistro del Mincio al froldo *Garolda*, nella provincia suddetta. La Sezione stessa approvò pure un progetto per alzamento del froldo *Saccoccia* e della coronella *Barbieri*, a destra del Po di Goro, in provincia di Ferrara.

Il Consiglio generale approvò poi un progetto di variante alla terza sezione della linea da Macomer a Giave (Ferrovie Sarde); ed esaminato un progetto di massima della Società Veneta di imprese e costruzioni pubbliche per le due linee d'accesso al Gottardo, ed uno pei due tronchi di raccordamento della linee Milano-Arona alla nuova Stazione di Sesto Calende, opinò ch' essi potranno approvarsi, in linea puramente tecnica, quando vi siano introdotte tutte le aggiunte e modificazioni additate nel voto relativo.

B.

FERROVIA PONTEBBANA.

Dogna, 4 luglio.

Domani avranno luogo le prove del grande ponte-viadotto sul torrente Dogna, facente parte del VI° tronco della ferrovia Pontebbana: prove che riesciranno certo soddisfacentissime, e riporteranno dalla Commissione un voto pienamente favorevole alla rinomata Impresa industriale italiana, che costruì e pose le travate metalliche, ed all'Impresa Comboni e Comp., costruttrice delle gigantesche opere murarie che le sorreggono (*Vedi le Nostre Informazioni*).

Questo ponte-viadotto è composto di quattro travate poligone, lunghe in complesso m. 172.50, sorrette da due elevate spalle con muraglioni di raccordo e tre altissime pile in pietra (puddinga d'Osoppo e calcare di Torreano), e sopportanti un binario in curva, di m. 350 di raggio. L'elevazione della piattaforma ferroviaria sul piano di fondazione delle pile nell'alveo del torrente è di **m. 44.50**, e sul pelo d'acqua del Dogna di m. 39.50.

Questa opera arditissima, progettata dal chiarissimo ing. cav. Lodovico Richard, Capo-Divisione delle Ferrovie dell'Alta Italia, preposto alla direzione della Ferrovia Pontebbana, è ammirata dai tecnici per l'armonia delle proporzioni, e per la solida ed accuratissima esecuzione. I profani dell'arte ai quali l'elevatissimo manufatto si presenta di fronte maestoso e leggero, col contrasto opportuno delle case dell'abitato di Prerit (i cui tetti arrivano appena all'altezza dei rostri delle pile), e lascia l'adito di osservare, attraverso le sue grandi luci, l'arida vallata del Dogna e contemplare l'eccelsa, nevosa cima del Montasio, rimangono parimenti compresi e più ancora meravigliati. Lode dunque all'esimio direttore cav. Richard, autore del progetto, agli ingegneri ed alle Imprese, che con lui cooperarono nell'esecuzione.

Ora il VI° tronco della detta ferrovia si può ritenere completamente ultimato, non mancando che la posa di un chilometro di binario verso il confine superiore.

Sul tronco VII°, al grandioso manufatto di Ponte di Muro, si è costrutta nella sua parte centrale una elevata e costosa armatura in legname, sorretta da stillate ed attraversante il Fella. E ciò allo scopo di allacciare la linea e renderla libera all'esercizio anche durante l'epoca in cui si dovrà posare la travata metallica, che il comm. Alfredo Cottrau fa costruire nelle officine della suddetta Impresa industriale. Nel resto è oramai libera e completa la piattaforma stradale sino al confine austro-ungarico, e mancano soli pochi lavori di sistemazione al piazzale e di finimento alle baracche provvisorie pel servizio della Stazione di Pontebba; per cui la intera tratta da Chiusaforte al confine potrà certamente essere pronta all'esercizio per la fine del corrente mese.

Giacchè mi trovo nell'argomento, credo non del tutto inopportuni alcuni cenni sulle importanti opere d'arte del suindicato VI° tronco, rimettendo ad altra prossima occasione una rapida rivista di quelle del tronco superiore.

Il VI° tronco, in appalto all'Impresa ing. cav. Comboni e Comp., principia a Chiusaforte, e termina a m. 1500 circa sopra Dogna, misurando un complesso di oltre sei chilometri.

All'origine del tronco, la linea si distacca da Chiusaforte per una tratta di m. 350, e corre a monte della strada Nazionale e parallelamente ad essa, sorretta e difesa da grandi muraglioni; attraversa poi la Nazionale ed il fiume Fella con ardito ponte a due travate in ferro, di m. 73 ciascuna, e colla forte obliquità di 36°; ed in seguito si mette sulla sponda sinistra del fiume, sempre a metà costa, sopra apicchi e banchi di roccia alternati con falde irte, detritiche e marnose; attraversando valloni, rii e torrenti, che si susseguono a brevissima distanza. Questa linea è in rettifilo per quattro chilometri, in curva per due, con raggio di 300 a 4,000 metri. È in continua ascesa del 16 p. 0/00, e si mantiene col piano del ferro ad un'altezza di circa m. 45 sul letto del Fella, e di circa m 35 sopra il piano della Nazionale, la quale occupa sempre l'opposta sponda del fiume. Sei grandi ponti di servizio in legname a doppia carreggiata, della complessiva lunghezza di m. 650, raccordati con sistemi di rampe e di piani inclinati, allacciarono, durante la costruzione, la linea alla strada Nazionale.

Ho accennato all'ubicazione della linea rispetto al fiume ed alla Nazionale, perchè ognuno possa di leggeri formarsi un'adeguata idea delle grandi difficoltà incontrate pel trasporto, deposito ed innalzamento dei materiali da costruzione, provenienti in gran parte da cave e fornaci lontanissime.

Escluse brevi tratte, in tutto il tronco la piattaforma stradale è a massicciata incassata, ed è sostenuta a valle e difesa a monte da grandi muraglioni allaccianti, senza altre interruzioni, 48 manufatti e quattro gallerie, una Stazione di fermata a Dogna, ed otto case cantoniere.

Delle gallerie, lunghe in complesso circa m. 400, una sola è in roccia: le altre tre vennero con forti difficoltà aperte in grandi ammassi di materie detritiche disaggregate e marne, frammiste a sconvolti strati di roccie.

Dei manufatti, 44 sono completamente in muratura, e quattro con travate metalliche Fra i primi si distinguono cinque ponti, con luci dai 12 ai 20 metri, e nove ponti-viadotti, della complessiva lunghezza di m. 715, con 53 arcate e con luci da m 8 00 a 20 00. I quattro ponti a travate metalliche misurano uno sviluppo di m. 392; fra cui i due principali sul Fella e l'altro sul torrente Dogna, dei quali è cenno in principio della presente.

Tutte le opere d'arte accennate rappresentano il ragguardevole volume di circa 130,000 metri cubi di muratura in calce idraulica di Palazzolo e cementi; e dall'Impresa Comboni e Comp. vennero compiute in brevissimo tempo, ad onta della sfavorevolissima ubicazione della sede ferroviaria, del tempo anormalmente piovoso (che dall'agosto 1878 è perdurato sino ad oggi), delle ritardate consegne dei progetti, e di altre non poche difficoltà d'indole tecnica, che emersero durante i lavori.

Chiudo questa mia rassegna non senza dire una franca e meritata parola d'encomio particolare all'Impresa costruttrice Comboni e Comp., la quale con febbrile sollecitudine, con rara intelligenza e non lievi sacrificii pecuniarii, seppe sviluppare e condurre i difficili lavori del VI° tronco per modo da compierli in tempo brevissimo, malgrado i suddetti ostacoli frapposti, e ponendo il Governo in grado di aprire la nostra linea Pontebbana contemporaneamente a quella della Carinzia, e di soddisfare così, molto onorevolmente, agli obblighi assunti col Governo austriaco.

G. P., *abbonato.*

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 7 corr. ha fatto ritorno in Milano la Commissione delegata dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia a trattare colla Rudolfsbahn e colla Südbahn a Vienna, per istabilire i preliminari del servizio diretto, via Pontebba, e della riforma dell'attuale servizio diretto italo-austriaco, via Cormons e via Peri.

Sappiamo essersi concertato l'occorrente per l'attuazione di un provvisorio servizio diretto, via Pontebba, agevolmente convertibile in servizio definitivo: se non che, quanto meno, quest'ultimo sarebbe subordinato alla conclusione delle trattative internazionali fra i due Governi: conclusione che riteniamo sia per avvenire quanto prima.

Sarebbesi intanto ottenuto l'adesione della Südbahn alla predetta riforma dell'attuale servizio diretto italo-austriaco via Cormons e via Peri, nel senso cioè di estendere a questi due transiti le tariffe interne dell'Alta Italia del 16 febbraio 1872, e render così sempre più uniforme il principio di eguaglianza di trattamento dei trasporti sulle linee dell'Alta Italia; salva, peraltro, a quest'Amministrazione la maggior libertà d'azione nella tutela degli interessi, tanto propri, quanto della industria e del commercio italiano, coll'eventuale adozione di quelle altre tariffe speciali e locali, che fosse il caso d'introdurre in aggiunta alle suddette.

Dallo scambio d'idee fra le tre Amministrazioni ferroviarie circa i servizii definitivi per i tre valichi italo-austriaci, avrebbesi poi motivo di ritenere fin d'ora abbastanza tutelati gli interessi del paese in generale e di Venezia in ispecie.

Il 5 corr. ebbero luogo le annunciate prove di resistenza del ponte sul Dogna della ferrovia Pontebbana, con l'intervento della Commissione tecnica già indicata. Il risultato ne fu soddisfacentissimo, come lo provano le seguenti risultanze:

Inflessione massima elastica mill. 25, mentre quella prescritta dal Capitolato era di mill. 29; inflessione massima permanente mill. 4; massima oscillazione orizzontale mill. 3. Le prove a velocità furono in ragione di 39 chil. all'ora.

Sulla costruzione di questo ponte, uno dei più importanti della linea, e che fa grande onore non meno ai costruttori, che agl'ingegneri direttori e sorveglianti, rimandiamo i nostri lettori alla speciale nostra Corrispondenza da Dogna, contenente i più interessanti particolari sull'opera di cui si tratta.

La suddetta Commissione procedette pure ad una visita generale dell'ultimo tronco della linea Pontebbana, che, come annunciammo, verrà aperta il 25 corrente.

Il ponte provvisorio in legno a Ponte di Muro può dirsi compiuto, e se ne faranno le prove di resistenza il giorno 11 corr.: pel qual giorno sarà pure ultimata la posa dell'armamento.

Alla Stazione di Pontebba si lavora colla massima alacrità nella costruzione delle baracche provvisorie pei viaggiatori e pei varii servizii.

La Commissione si occupò in modo speciale dei

provvedimenti relativi al ricovero del numeroso personale di servizio, il quale non potrebbe certo trovare alloggio nelle attuali condizioni del paese di Pontebba; ed ha quindi proposto la costruzione di una baracca in legno pei dormitoj del basso personale e degl'impiegati, che dovranno trattenersi nella Stazione anche durante la notte, secondo le esigenze dell'orario che verrà stabilito.

In quanto alla cerimonia d'inaugurazione della suddetta linea, nessuna deliberazione è stata ancora presa. Sappiamo però che la Rudolfsbahn ha dichiarato che volentieri si metterà d'accordo colle Ferrovie dell'Alta Italia circa un programma comune.

Le ferrovie del Sud dell'Austria hanno domandato all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia una speciale riduzione sul prezzo dei posti di 2ª e 3ª classe per alcuni treni di piacere da effettuarsi da Vienna a Trieste e Venezia, il primo dei quali partirebbe da Vienna il 14 corrente.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha acconsentito a tale riduzione, che per le proprie linee limiterà il prezzo del viaggio a L. 18.40 per la seconda classe ed a L. 13.10 per la terza.

L'orario estivo per la navigazione a vapore sul lago di Garda verrà posto in attività il 10 luglio corrente.

Abbiamo a suo tempo annunciato come l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia erasi occupata della opportunità di provvedere a migliorare i dormitoj pei macchinisti e fuochisti in molte Stazioni della rete, già da tempo riconosciuti insalubri.

Siamo oggi in grado di annunciare che vennero ora incominciati i necessarii lavori per circa una quarantina di Stazioni.

Da una statistica, gentilmente comunicataci, degli attentati contro la sicurezza delle Ferrovie dell'Alta Italia, durante il 1° trimestre del corr. anno, rileviamo che questi ammontarono a 15, cioè 2 nel mese di gennaio, 6 in febbraio e 7 in marzo; e consistenti in sassi lanciati contro i treni in corsa, o in pietre collocate sui binarii.

La maggior parte di tali attentati ebbe per conseguenza la rottura di alcuni vetri; ma non vi mancarono pure delle leggiere ferite ad un passeggero ed a due guardafreni.

Sono atti che dovrebbero finalmente cessare in un paese civile, ma che noi dobbiamo registrare, benchè a malincuore, per debito di cronisti.

Notizie Ferroviarie Italiane

La legge per le nuove costruzioni ferroviarie. — Il 7 corr., gli Ufficii del Senato furono convocati per esaminare il progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, approvato dalla Camera dei deputati.

Quattro Ufficii hanno compiuto l'esame del progetto e nominato i commissarii, cioè: l'on. Zoppi pel 1° Ufficio, l'on. Finali pel 2°, l'on. Brioschi pel 3°, l'on. Pescetto pel 5°

Il quarto Ufficio procederà oggi, mercoledì, alla nomina del suo commissario. (V. *Nostra Corrispondenza da Roma*).

Ferrovie Romane. — Visto che le cassette dei medicinali attualmente in servizio ed in consegna ai Capi-Stazione non possono conservarsi in buono stato, perchè poco maneggevoli, l'Amministrazione ha fatto costruire 150 nuove cassette, di forma più piccola, e contenenti i medicinali i più indispensabili alle prime cure, per darle in consegna ai conduttori dei treni.

Ognuna di tali cassette porta un numero progressivo dall'1 al 150, ed è fornita del catalogo degli oggetti che vi si contengono, e delle istruzioni necessarie per servirsene all'occorrenza.

Le cassette di antico modello saranno restituite al Magazzino, il quale provvederà, d'accordo coll'Ispettore sanitario in Firenze, perchè siano debitamente restaurate e rifornite. Quindi saranno date in consegna a quelle fra le Stazioni sociali, in cui la Direzione avrà determinato di fare dei depositi di medicinali e di oggetti di medicatura.

Le nuove disposizioni relative alle cassette dei medicinali viaggianti coi treni andranno in vigore il 15 corr.

— Valendosi della facoltà concessale dal Consiglio di amministrazione, la Direzione ha determinato di aumentare del 25 p. 0/0 la indennità di percorrenza al personale del Movimento viaggiante coi treni-merci; e ciò a partire dal 16 corr.

— Inoltre la Direzione ha stabilito che, a cominciare dal 15 corrente, abbia luogo la somministrazione gratuita del chinino, durante l'attuale stagione estiva, al personale tutto della rete côlto da febbri prodotte dalla malaria e residente nella 1ª, 2ª e 4ª Sezione; rimanendo ferme le prescrizioni in vigore pel personale della 3ª Sezione, che già gode della somministrazione gratuita dei medicinali nei limiti stabiliti.

Tramways di Roma. — La Giunta propose al Consiglio comunale di concedere le seguenti linee di *tramways*:

1° Linea, che partendo dal largo S. Romualdo fra le piazze di Venezia e dei SS Apostoli, percorra la via Nazionale fino all'Esedra di Termini con doppio binario: l'uno dei quali, dall'Esedra piegando a sinistra, entrerebbe nella via Cernaia, e volgerebbe per la via Volturno; l'altro a destra passerebbe innanzi la Stazione ferroviaria, e si collegherebbe a quello della via Volturno. Dal binario di destra poi se ne diramerebbe un altro, che, passando lungo il fianco della Stazione di piazza Cavour e seguendo la via Gioberti, la piazza di S. M. Maggiore, le vie Carlo Alberto, Leopardi e Merulina, si arresterebbe alla Piazza S. Giovanni in Laterano.

2° Linea che, partendo dal largo di via della Mercede, segua le vie di Capo le Case e Felice fino alla piazza Barberini, e da qui continui per la via di S. Basilio e il vicolo stretto di S. Nicolò da Tolentino; giunta poi la linea alla via Venti Settembre, per la piazza di S. Bernardo e pel piazzale di Termini dovrebbe pervenire alla Stazione dalla parte dell'arrivo dei viaggiatori; quindi percorrere la via Cavour fino alla piazza della Tribuna di S. M. Maggiore, e quindi, proseguendo la via delle Quattro Fontane, discendere a piazza Barberini e riallacciarsi al binario della via Felice.

3° Linea che da piazza Montanara, per le vie della Bocca della Verità, della Salara Vecchia, di Marmorata, di Testaccio, e per la strada suburbana Ostiense, giunga al piazzale della Basilica di S. Paolo.

4° Linea che, partendo da Borgo Angelico per la via Angelica suburbana, arrivi al piazzale di Ponte Milvio.

Stabilita la massima se debbano permettersi i *tramways* nell'interno della città, la Giunta domanda di essere autorizzata dal Consiglio ad accordare le concessioni delle linee sopraindicate in base a speciali Capitolati, che assicurino al Comune tutte le migliori garanzie (*V. Nostra Corrispondenza da Roma*).

Tramways Roma-Tivoli. — La mattina del 1° corr. si è aperto al servizio dei viaggiatori il *tramway* a vapore Roma-Tivoli.

Il prezzo per un solo viaggio è fissato in 1ª classe a L.

3.75, in 2ª classe a L. 2.70: il prezzo di andata e ritorno, a L. 6. in 1ª classe, e L. 4 50 in 2ª.

In tali prezzi è compreso il servizio di apposit. *omnibus* fra Porta San Lorenzo ed il Foro Traiano. Questi *omnibus* si trovano in coincidenza cogli arrivi e partenze dei treni di Tivoli, movendo dal Foro Traiano mezz'ora prima delle partenze suddette.

Non essendo illimitato il numero dei posti nelle vetture del *tramway*, vien data la precedenza ai viaggiatori portati dagli *omnibus* suddetti. Non sono ammessi bagagli recanti disturbo ai viaggiatori.

Con apposito manifesto verrà annunciato l'orario definitivo, subordinato all'apertura dello Stabilimento dei bagni delle acque Albule, che avrà luogo il 10 corrente.

Ferrovie in Sicilia. — La *Riforma*, del 1° corr., scrive:

A Licata è corsa con gran piacere la voce, che si sono ripresi i lavori lungo la linea ferroviaria Favarotta-Licata. Ma, a dire il vero, la sfiducia è profonda, ed il malcontento all'estremo, poichè la miseria del Comune e della popolazione è massima. Questa miseria, insolita e funesta, dai più viene attribuita allo incompletamento della ferrovia, della quale, dopo 7 anni, sembra che s'iniziino adesso i lavori.

Il pubblico è indignatissimo contro la Impresa e contro il Governo, perchè non è tenuto ad esaminare da quale parte stia la ragione.

Il vero si è, che qui non v'è quella ferrovia su cui sono fondate le speranze del paese.

La gente culta sa le vessazioni sofferte dall'Impresa, e le parecchie varianti abbandonate e riprese dalla Direzione tecnica; sa come un lavoro di quattro milioni oramai è stato portato a dieci o undici, e si dice che la linea non sarà per nulla garantita. Il Governo conforterebbe questo povero paese, se mandasse una Commissione d'inchiesta, assicurando poi che la linea si aprirà prima di quella delle Caldare, dappoichè il locale commercio potrebbe altrimenti, aprendosi la linea delle Caldare, sviarsi per Porto Empedocle. Ciò sarebbe l'ultimo crollo per questo povero paese.

Tramways di Milano. — Dei *tramways* in costruzione, i primi che saranno inaugurati saranno il tronco fino a Sedriano, e quello di Barzanò fino a Peregallo. L'inaugurazione si farà quanto prima.

Viaggi gratuiti. — Il Ministro dei lavori pubblici ha disposto che, a cominciare del 1° corr., i signori senatori e deputati possano viaggiare sui piroscafi delle « Società Riunite di navigazione a vapore sul lago di Como », mediante il rilascio degli scontrini in uso pel transito sulle ferrovie del Regno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticinese* del 1° dice:

A compimento della notizia data circa alla composizione della nuova Direzione del Gottardo (Zingg, Stoffel e Dietler), si annunzia oggi che a presidente della Direzione venne scelto il sig. Zingg di Lucerna, già vice-presidente, ed a vice-presidente il sig. Stoffel di Frauenfeld.

— Nell'adunanza generale degli azionisti della Società della ferrovia del Gottardo, tenutasi il 28 giugno in Lucerna, tutte le proposte fatte dal Consiglio d'amministrazione furono adottate. Le risoluzioni prese poi riguardo alla linea del Monteceneri sono le seguenti: Il Consiglio d'amministrazione è autorizzato: 1° ad eseguire la costruzione della linea del Monteceneri, secondo le disposizioni stabilite nella Convenzione tra la Svizzera e l'Italia del 16 giugno 1879; 2° a rilasciare al Consiglio federale svizzero la dichiarazione che la Società della ferrovia del Gottardo è pronta: *a*) ad obbligarsi, dall'apertura dell'esercizio della linea del Monteceneri in poi, ad abbandonare le tasse addizionali per le mercanzie in trasporto usuale, le quali tasse erano ammesse dall'art. 8 del trattato internazionale del 15 ottobre 1869; *b*) ad abbandonare le tasse addizionali per i passeggieri ammesse dal trattato stesso, appena l'introito lordo della linea del Monteceneri, durante due anni complessivamente, avrà superata la cifra di fr 20,000 all'anno e per chilometro.

Inoltre il Consiglio d'amministrazione venne autorizzato a procurarsi un prestito di 5 milioni di franchi per la costruzione della linea del Monteceneri, offrendo in garanzia di detto prestito un'ipoteca di primo rango sulla linea del Monteceneri, Giubiasco-Lugano, eventualmente Bellinzona (Dragonato)-Lugano.

A presidente del Consiglio d'amministrazione venne eletto il sig. consigliere nazionale Feer-Herzog. Le elezioni di complemento del Consiglio d'amministrazione diedero poi il seguente risultato: al posto del sig. senatore Artom in Roma, dimissionario, venne eletto il sig. cav. F. Cavallini in Milano; e come nuovo membro venne eletto il sig. Frey, consigliere di Governo in Aarau. A supplenti per i membri stranieri del Consiglio d'amministrazione furono nominati i signori: Andrea Passavant in Francoforte, Lent in Berlino, Mövius in Colonia, ingegneri Clemente Maraini in Roma e Cesare Parodi in Genova.

Le variazioni degli Statuti, proposte dal Consiglio d'amministrazione, furono approvate; ed a revisori per l'anno 1879 vennero nominati i signori: consigliere nazionale Bucher, Sulzer-Stein in Winterthur, e direttore postale Nager.

— La stessa *Gazzetta* dice che il Consiglio federale, nella seduta del 1° corr. ha nominato ispettore tecnico del Dipartimento delle poste e ferrovie il sig. Ernesto Dapples, di Losanna, finora aggiunto dell'Ispettore del Gottardo; aggiunto dell'Ispettore tecnico il sig. Achille Schucan di Zugo, finora ingegnere di controllo del Dipartimento; ingegneri di controllo per la costruzione della ferrovia del Gottardo, i signori Giovanni Tschiemer di Unterseen, finora ingegnere di controllo del Dipartimento; e Carlo Simonett, ingegnere di Andeer: questi ultimi tre per la durata della costruzione della ferrovia del Gottardo.

— L'Ispettorato della ferrovia del Gottardo è ora completamente organizzato; e un'ordinanza del Consiglio federale in proposito dispone:

« Sotto la direzione del Dipartimento federale delle strade ferrate, la sorveglianza immediata sulla esecuzione della costruzione della ferrovia del Gottardo vien affidata all'Ispettorato tecnico del Dipartimento delle strade ferrate; ed allo stesso, per la durata del periodo di costruzione, vien addetto un aggiunto, come pure l'ulteriore personale necessario (controllori, sorveglianti di costruzione). L'Ispettorato dovrà invigilare sulla esecuzione delle leggi e decreti generali sugli affari ferroviarii, in quanto che trovino applicazione nella costruzione della ferrovia del Gottardo; come pure a che i dispositivi contenuti nei preliminari dei noti trattati, in relazione colla costruzione della via, siano eseguiti.

« In particolare spettano a lui le seguenti incombenze: 1.° l'esame delle prescrizioni, dei piani di costruzione e dei preventivi; 2° l'esame dei contratti di costruzione, conchiusi fra la Società e gli impresari; 3° la sorveglianza dell'esecuzione dei lavori di costruzione; 4° il controllo dei conti fra la Società e gli impresari, come pure sopra le dimostrazioni da presentarsi dalla Società sui mezzi disponibili e sul loro impiego successivo; 5° l'esame del programma annuale di costruzione e del preventivo annuale; 6° la ripartizione delle quote dei sussidii ».

— Il consigliere di Governo, Rohr di Basilea, ha declinato la nomina fatta nella sua persona dal Consiglio federale, come membro del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria nella scorsa settimana fu: dalla parte di Göschenen di metri 22, da quella di Airolo di metri 20.30; in totale m. 42.30, e in media giornaliera m. 6.05.

Restano da perforare m. 1459.10.

Ferrovie svizzere. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 1°:

Non essendo finora stato possibile alla Direzione della strada ferrata Losanna-Echallens, per il tempo sfavorevole, di realizzare l'allacciamento della propria linea colla ferrovia Losanna-Ouchy nella valle di Flon, le vien concesso di continuare ancora per tre anni (fino al 1° luglio 1882) l'esercizio della linea Chauderan-Montebau nella stessa guisa, senza allargare la via o variare il tracciato della linea.

— La Società ferroviaria Lausanne-Ouchy e di Caux de Bret è sul punto di aprire la congiunzione fra la Stazione delle ferrovie occidentali in Losanna e la Stazione della ferrovia Losanna-Ouchy nella valle di Flon. In base ai prospetti presentati, il Consiglio federale ha approvato la tariffa stabilita per il servizio merci fra quei due punti.

Ferrovia dell'Arlberg. — In relazione a quanto si è detto nel precedente numero circa la nuova linea di comunicazione tra l'Austria a la Svizzera, la *Gazz. Ticin.* del 4, scrive:

Questa grande linea, destinata a tagliar fuori la Germania dalle relazioni tra l'Austria-Ungheria, la Svizzera e la Francia, specialmente per le granaglie che si esportano dal Impero austro-ungarico (ora che la Germania, colla nuova tariffa daziaria, intende imporre anche la mercanzia estera, che tocca il proprio territorio in transito), ha fatto, da parte del Governo austriaco, un primo passo positivo verso la sua realizzazione. Il Governo ha incaricato una Commissione di esperti di fare una inchiesta e presentare un rapporto sull'esecuzione della ferrovia dell'Arlberg, sia dal lato tecnico della costruzione, sia dal lato dell'esercizio. Si tratta specialmente di studiare quale sia la linea migliore per la strada che mette al tunnel, e se convenga scegliere il progetto di tunnel inferiore, il quale sarebbe più lungo, ma presenterebbe minori difficoltà e spese nell'esercizio; oppure quello superiore, il quale è più corto, ma renderebbe pesante l'esercizio. Il tunnel superiore, secondo il progetto governativo dell'anno 1875, a 1415 metri sopra il livello del mare, avrebbe una lunghezza di 6740 metri; quello inferiore, a 1240 metri sopra il livello del mare, avrebbe una lunghezza di 12,400 metri. Il Governo propenderebbe per la scelta del progetto di tunnel inferiore, quantunque di una costruzione più costosa; ma, prima di pronunciarsi definitivamente, volle conoscere il parere degli esperti.

Sinistro ferroviario in Francia. — La mattica del 27 giugno p. p. il treno che recavasi da Grenoble a Chambéry è andato fuori del binario, ed il macchinista ed otto viaggiatori rimasero gravemente feriti.

Ferrovie d'America. — Secondo i giornali americani, è accaduto recentemente un fatto negli Stati Uniti, che fa spiccare l'attività americana nei lavori stradali, in modo da contrastare alquanto favorevolmente coll'attività che vediamo spiegata anche da noi.

Per facilitare il traffico, si doveva ridurre la strada ferrata di S. Louis, Iron Mountain e Southern dalla misura di 5 piedi alla misura comune di 4 piedi ed 8 1/2 pollici. È una linea di 700 miglia. Sabato scorso, 3,000 uomini furono messi a lavorare simultaneamente; e sabato medesimo, dopo 10 ore di lavoro, i convogli ripresero il loro esercizio, con macchine e vagoni, che nello stesso tempo erano stati raggiustati proporzionatamente nelle ruote da competenti operaj.

Notizie Diverse

Il Palazzo delle finanze in Roma — Leggiamo nella *Libertà* del 3:

Nel recarci ieri mattina al Ministero delle finanze, vi abbiamo incontrata la Commissione di collaudo pei lavori del palazzo. Tutti i lavori che fa eseguire lo Stato, appena compiuti, debbono essere verificati in ogni loro parte da speciali Commissioni, che chiamansi dei collaudatori. Nel regolamento 19 dicembre 1870 spetta fra, le altre cose, ai Collaudatori la revisione della contabilità, e la decisione delle controversie fra gli imprenditori e la Direzione dei lavori. Trattandosi di una costruzione di molta entità ed importanza, la Commissione pel collaudo di questo Palazzo delle finanze fu costituita da parecchi membri, tutti ispettori del Genio civile, onde poterne suddividere il lavoro fra varie Sottocommissioni. Essa è presieduta da un nostro egregio concittadino, il sig. comm. Brauzzi. E l'entità del lavoro, che deve compiere la Commissione, parrà evidente, quando si sappia che la contabilità, coi suoi allegati, conta non meno di 20 mila pagine; senza dire delle menome questioni contenziose, inseparabili dalle grandi opere, e che la Commissione stessa deve risolvere.

Le operazioni per questo collaudo ebbero principio due anni or sono, e proseguiranno per qualche tempo ancora. Nelle visite già fatte furono esaminate varie categorie di lavori. Gli accessi che ebbero luogo in questi giorni si riferivano alla pietra da taglio, articolo di molta importanza pel suo ammontare, e che dà luogo a varie contestazioni con l'Impresa. In questi mesi estivi si faranno altre visite per esaurire le operazioni del collaudo.

La Commissione è assistita dalla Direzione dei lavori e dall'Impresa costruttrice, come è prescritto dal regolamento.

Bilancio definitivo dei lavori pubblici. — Sabato, 5 corr., la Commissione generale del bilancio approvò la relazione dell'on. Baccarini sul bilancio definitivo pel 1879 del Ministero dei lavori pubblici. Nell'adunanza stessa prese ad esame ed approvò il disegno di legge concernente la spesa straordinaria per riparare i guasti causati dall'uragano del febbraio scorso agli Stabilimenti marittimi del 1° e 2° dipartimento, designando a relatore l'on. Brin.

Concessioni di derivazioni d'acqua — Con R. Decreto dell'8 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 4 corr.) è concessa facoltà agl'individui e Comuni descritti nell'unito elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per forza motrice (1 prov. di Massa, 1 Lucca, 1 Belluno, 1 Vicenza); 5 concessioni d'acqua per irrigazione e per usi domestici (1 prov. di Chieti, 1 Lucca, 1 Mantova, 1 Vicenza, 1 Rovigo); 1 concessione d'acqua per uso potabile (prov. di Milano), 2 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (1 prov. di Bergamo, 1 Sottoprefett. di Varese).

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 29 maggio scorso (*Gazz. Uff* del 2 corr.), la Società per le operazioni di credito cooperativo, di risparmio ecc., sedente in Nereto (prov di Teramo), col titolo di *Banca popolare di Nereto*, col capitale nominale di L. 25,000, diviso in 500 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 25 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società per le operazioni suddette, stabilita in Corato (prov. di Bari), col titolo di *Banca di Prestiti*, colla durata di 20 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 50,000 diviso in mille azioni da L. 50 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 5), la Società per le operazioni suddette stabilita in S. Pier d'Arena col titolo di *Banca Popolare di San Pier d'Arena*, col capitale nominale di L. 50,000, diviso in 1000 azioni da L. 50 ognuna, e colla durata di 25 anni decorrendi dalla data dell'atto costitutivo, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 15 giugno p. p. (*Gazz.* sudd.), è approvata la riduzione del capitale della Società di credito ed assicurazione, sedente in Genova col titolo di *Cassa Marittima*, portando il detto capitale da L 8,000,000 diviso in 32,000 azioni da L. 250 ciascuna, a L. 5,000,000 diviso in 20,000 azioni dello stesso valore, mediante annullamento di 1226 azioni non emesse, e riscatto ed annullamento di altre 10,774 dello stesso valore.

Museo industriale italiano. — Il *Diritto* dice che, con decreto in data del 3 corr., S. M. il Re, sulla proposta del Ministro d'agricoltura, industria e commercio, ha nominato, il comm. Berruti, ingegnere-capo nel regio Corpo delle miniere, a Direttore del Museo industriale italiano a Torino

Succursali del Banco di Napoli. — La Direzione generale del tesoro ha pubblicato il seguente avviso:

È stato partecipato dalla Direzione generale del Banco di Napoli che nel giorno 15 del corrente mese di luglio saranno aperte in Torino ed in Venezia due nuove Succursali di quell'Istituto, le cui operazioni riguarderanno lo sconto degli effetti commerciali, le anticipazioni contro titoli e valori cartacei, e l'emissione delle fedi di credito nominative, il tutto in conformità delle regole e degli ordinamenti che governano l'Istituto medesimo.

Conseguentemente il Ministero del tesoro, a sensi dell'art. 15 della legge 30 aprile 1874, n 1920, sulla circolazione cartacea durante il corso forzoso, e delle leggi successive che hanno prorogato il corso legale dei biglietti propri degli Istituti di emissione, ha disposto che, dal giorno in cui effettivamente comincieranno a funzionare le nuove Succursali di Torino e di Venezia, previo lo adempimento dell'obbligo prescritto dall'art. 49 del regolamento approvato con Decreto Reale 21 gennaio 1875, n. 2372, i biglietti del Banco di Napoli al portatore ed a vista, ai quali si riferisce il Decreto ministeriale 29 giugno 1877, n 3680 (serie 2.a), non che le fedi di credito a nome del Cassiere a somme fisse del Banco stesso, che trovansi tuttora in circolazione, e che sono equiparate ai biglietti pagabili al portatore a vista, giusta l'art. 34 della legge suindicata del 30 aprile 1874, siano nelle rispettive provincie di Torino e di Venezia accettati in pagamento dalle pubbliche Casse e dai privati.

Cambio di cartelle Consolidate. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr ha pubblicato il R. Decreto del 29 giugno p. p., con cui è sanzionata e promulgata la seguente legge approvata dal Parlamento:

Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria di 1,086,000 lire, per la seconda rinnovazione e cambio delle cartelle al portatore dei Consolidati 5 e 3 per cento.

Art. 2. La detta somma sarà inscritta nel bilancio del Ministero del tesoro in apposito capitolo, colla denominazione: *Spesa straordinaria per il secondo cambio decennale delle cartelle al portatore dei Consolidati 5 e 3 per cento*, e ripartita in tre esercizii come segue:

1879, L. 400,000; 1880, L. 400.000; 1881, L. 286,000.

Art. 3 Le firme sulle cartelle da emettersi per il periodico cambio decennale, e sulle relative matrici, potranno esservi impresse per mezzo di apposito marchi o con *facsimile.*

Cartoline postali. — L'Amministrazione delle poste rende noto che, dal 1° del mese corrente, le *cartoline postali con risposta pagata* potranno essere cambiate anche colla Francia.

La tassa di francatura delle cartoline doppie è di 20 centesimi, ed esse possono essere spedite raccomandate, mediante l'anticipato pagamento del diritto fisso di raccomandazione di 25 centesimi oltre la francatura ordinaria.

Ufficii telegrafici. — Il 28 giugno p. p., in Savelli (provincia di Catanzaro), il 30 in Carlopoli (prov. di Catanzaro), ed il 1° corr. in Portici (prov. di Napoli), Carbonara (prov. di Bari), e Gavardo (prov. di Brescia), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Onorificenze. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. annuncia che, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, con decreti in data 27 marzo 1879, S. M. si compiacque nominare nell'Ordine della Corona d'Italia:

A Commendatore: D'Anna cav. Vincenzo, reggente Direttore generale di ponti e strade nel Ministero dei lavori pubblici;

Ad Uffiziali: Artom cav. Emanuele, direttore capo-divisione nel detto Ministero; Carrara cav. Francesco, id.; Bianchi cav. Achille, id; Franco cav Emanuele, id.; Spadon cav. Ottavio, ispettore nel Corpo del Genio civile; Oberty cav. Giovanni, ingegnere-capo id.; Petrilli cav. Saverio, id.

Concorso. — È aperto il concorso per esame a n. 25 posti di ingegnere-allievo nel R. Corpo del Genio civile. Due fra quelli che saranno nominati ingegneri-allievi potranno essere inviati all'estero per studii di perfezionamento

Gli esami avranno luogo in Roma, ed incomincieranno il 1.o ottobre 1879.

Gli ingegneri che intendono sottoporsi alla prova degli esami devono presentare, *non più tardi* del 31 agosto p. v., al Ministero dei lavori pubblici la loro istanza, corredata dei documenti indicati nell'Avviso di concorso.

Coloro che aspirano ad essere mandati all'estero pel perfezionamento devono dichiararlo nella domanda, indicando quale delle due lingue straniere, l'inglese o la tedesca, essi conoscano, i luoghi e gli Istituti nei quali preferirebbero di proseguire gli studii, e per quali rami speciali.

Gli ingegneri allievi, che venissero prescelti per gli studii di perfezionamento all'estero, avranno una indennità mensile in oro, a trimestri anticipati, ed un assegno anticipato per le spese di viaggio, cioè: per indennità mensile L. 450, e per spese di viaggio L. 600.

La missione all'estero dura almeno un anno.

Viaggi d'istruzione. — In seguito ad un recente viaggio d'istruzione in Isvizzera fatto dagli allievi-ingegneri della nostra Scuola d'applicazione, uno di questi diresse al *Journal de Génève*, del 4 corr., la seguente lettera, che di buon grado riferiamo tradotta:

« Sig. Redattore — Gli allievi-ingegneri dell'ultimo corso della Scuola d'applicazione di Torino, accompagnati dal loro professore comm A. Cavallero, visitarono in questi giorni le ridenti rive del Lemano. Essi trovarono dappertutto la più benevola accoglienza. L'illustre scienziato sig Daniele Colladon a Ginevra, l'ing. sig Lommel direttore tecnico della Società del Sempione a Losanna, il sig Mercier, presidente della Società della funicolare Ouchy-Losanna, e gran numero d'altri ingegneri, professori, direttori e industriali non avrebbero potuto dimostrare, in tale circostanza, maggiore affabilità e premura.

« Lasciando la Svizzera, il professore e gli allievi suddetti attestano a tutte codeste illustri e simpatiche persone i propri sentimenti di profonda riconoscenza ».

Dobbiamo poi aggiungere che gli allievi dell'Istituto tecnico di Milano, recatisi pure colà due giorni appresso, con 4 dei loro professori, furono accolti con eguale cordialità a Ginevra, Losanna e Friburgo.

Il litantrace di Francia e d'Italia. — Il professore Jervis mercoledì scorso tenne al Museo Industriale di Torino l'annunciata conferenza su questo importante argomento, riscuotendo gli applausi dello scelto uditorio.

Discorse prima dei bacini carboniferi di Francia, fissandone la topografia e l'estensione, indicandone la produzione in litantrace, e le vicende a cui questa produzione andò soggetta, e l'influenza benefica che essa ebbe sullo stato economico dei paesi circostanti alle miniere, in guisa che molti villaggi divennero fiorenti città, e ne fu non poco favorita l'industria manifatturiera francese.

Venendo poi a parlare delle miniere di litantrace italiane, disse che gli errori sulla natura geologica e sull'età delle Alpi fecero per lunghi anni parere inutili le ricerche del litantrace sul versante italiano della giogaia alpina. Le ricerche di Gerlach e del nostro compianto Gastaldi dimostrarono poi essere le Alpi ben più antiche di quanto s'era prima pensato, ricacciandone la maggior parte al di là dell'epoca paleozoica. Dopo questa scoperta, la ricerca del litantrace fu intrapresa, e se ne constatò la presenza in 19 Comuni alpini, appartenenti alle provincie di Cuneo, Torino, Vicenza, Belluno e Udine La maggior quantità è però limitata alle provincie di Cuneo (Demonte), Torino (Valle d'Aosta) Courmayeur) ed Udine.

Lo spessore del banco principale raggiunge circa m. 1 a m. 2.20; così a Demonte è di m. 0.90; a La Thuille 0,90 —

1, raramente di 2.20; ad Ovaro è di m 0,90. La produzione a La Thuille è di circa 2000 tonnellate all'anno, ad Ovaro 6000. Il litantrace di Osiglia presso Calizzano dà 5800 calorie, quello di La Thuille 5830, quello di Demonte 6239, quello di Ovaro 6310, quello di Seui 6572, ed è alquanto più bituminoso degli altri.

Nel terreno carbonifero italiano, eccettuato a Seui, non si trovarono impronte di piante. Per questo, e pel fatto che il litantrace delle Alpi italiane contiene molta cenere, consistente per lo più in argilla mescolata meccanicamente, si possono in esso ravvisare giacimenti trasportati in mare e non bacini lacustri od estuarini.

Nell'Appennino il litantrace antracitico fu riconosciuto in 5 Comuni nelle provincie di Genova e Firenze, e fu poi trovato nell'isola di Sardegna nella provincia di Cagliari, ove costituisce un banco di metri 2 50.

L'egregio professore terminò dicendo, che renderebbe un segnalato servizio al Paese chi studiasse un metodo economico semplice di separazione delle ceneri, meccanicamente associate al litantrace italiano, unico inconveniente, non insuperabile, per renderlo importantissimo all'industria.

Il Canale di Panama — A giorni, la grande impresa del taglio dell'istmo di Panama entrerà nella fase di esecuzione. Il *Moniteur* preannunzia, infatti, la prossima emissione, per parte dei principali Istituti di credito, delle Azioni relative, che per ora si limiteranno ad un capitale di 400 milioni di franchi.

Lo stesso giornale poi assicura che l'opposizione fatta dagli Stati Uniti era basata sur un falso apprezzamento della impresa. Il Governo di Washington sospettava che il Canale fosse l'opera di un solo Governo e non internazionale. Date al Governo americano le dovute spiegazioni ed assicurazioni, questo avrebbe dichiarato che non si oppone, ed anzi aderisce pienamente all'esecuzione del grande progetto.

— A questo proposito, giova notare come nel Congresso degli Stati Uniti venisse sollevata la questione del Canale interoceanico di Panama.

In precedenza era già stata votata la risoluzione seguente: « Deliberasi che il Presidente venga invitato a far sapere alla Camera, ove ciò non sia incompatibile col pubblico interesse, quali misure sieno state adottate o possano, secondo il di lui parere, adottarsi per tutelare gl'interessi degli Stati Uniti circa lo scavo di un canale tra le acque dell'Oceano Atlantico e dell'Oceano Pacifico attraverso all'istmo che riunisce le due Americhe ».

Essendo questa risoluzione stata adottata all'unanimità, il presidente Hayes ha trasmesso alla Camera un rapporto del signor Evarts, segretario di Stato, in cui sono contenute le chieste informazioni.

La sintesi del rapporto è questa:

Il sig. Evarts passa prima in rassegna i negoziati fra gli Stati Uniti e gli Stati dell'America centrale circa un progetto di Canale interoceanico dal 1848 ai nostri giorni. Questi negoziati, in seguito alle esplorazioni del capitano Shufeldt nel 1871, del comandante Selfridge nel 1873 e dei luogotenenti Hatfield e Lull nel 1872-1873, riuscirono finalmente ad un progetto di trattato col Nicaragua circa la escavazione di un Canale marittimo.

« Tuttavia, dice il rapporto, il risultato delle trattative non furono felici, perchè il Governo del Nicaragua esigeva delle condizioni inaccettabili. Siccome il Canale, col tracciato che si esigeva dal Nicaragua, doveva probabilmente seguire in parte il corso della riviera Saint-Juan, su cui il Governo di Costarica possede un diritto di giurisdizione, così bisognava trattare contemporaneamente, oltrecchè col Nicaragua, anche con quest'altro paese In conseguenza, al principio del 1878, il Ministro degli Stati Uniti nell'America centrale ebbe istruzione di negoziare un tale accordo; ma egli fece sapere che il Nicaragua non consentiva a trattare con Costarica.

« L'ultima pratica fatta dal Governo federale è stata quella dell'invio di due commissarii al Congresso del Canale interoceanico, che si adunò a Parigi sotto gli auspicii della Società di geografia e sotto la direzione immediata del signor Ferdinando Lesseps, il fortunato costruttore del Canale di Suez. In risposta all'invito non ufficiale del signor Lesseps, il Presidente degli Stati Uniti designò il contrammiraglio Daniele Ammen e l'ingegnere civile Aniceto G. Mon[illegible], tutti due della Marina, onde partecipassero alle deliberazioni del Congresso; ma essi non erano autorizzati ad impegnare il Governo, sia riguardo alla scelta del tracciato, sia a riguardo ad una garanzia materiale per le spese di costruzione del Canale. La competenza riconosciuta e la sperimentata autorità di questi ufficiali fecero accogliere le loro opinioni con assai riguardo. La relazione ufficiale dei commissarii e le conclusioni del Congresso non ci sono ancora pervenute.

« La politica degli Stati Uniti sulla questione generale del transito per la via dell'istmo è stata e continua ad essere quella di non intraprendere per proprio conto la costruzione di un Canale marittimo, ma unicamente di proteggere i capitali che cittadini degli Stati Uniti fossero disposti ad impiegare nella impresa. Questo fece e questo continuerà a fare il Governo federale ».

La Camera non ha discusso il rapporto del signor Evarts.

Secondo le informazioni del *Times*, il Governo americano negozia ora nel senso di stabilire e tutelare la neutralità del futuro Canale di Panama.

Pubblicazioni. — Agli impiegati delle ferrovie, dei telegrafi e delle poste, agli spedizionieri, ai naviganti, alle Società di trasporti internazionali, ai negozianti, agli industriali, ai commessi di studio ed ai privati, deve tornare assai gradito l'annunzio della pubblicazione di un libro, che è veramente loro indispensabile nella pratica. Il carteggio commerciale, i bollettini dei mercati, i prezzi correnti, i reclami, le lettere di porto, i documenti doganali e simili contengono dizioni e parole che non s'incontrano nei dizionarii comuni, per quanto completi; dal che nasce la immensa difficoltà del ben capirne il significato, e ne derivano differenze e malintesi disgustosi.

L'esperienza ha quindi suggerito al solerte e ben noto editore Ulrico Hoepli di Milano la pubblicazione di un *Dizionario tecnico* nelle lingue italiana, francese, tedesca ed inglese, per opera di distinti scienziati delle quattro nazioni; ed intanto offre come saggio un *Dizionario commerciale-tecnico, italiano-tedesco e tedesco-italiano*, contenente la nomenclatura completa delle merci e tutti i termini tecnici propri dei servizi sopraindicati, compilato per cura di Giovanni Ulmann.

Le relazioni e gli scambii colla Germania e con tutti i paesi del Nord hanno assunto, da qualche anno, tale importanza, che la conoscenza delle due lingue è indispensabile ai negozianti, come agli impiegati che eseguiscono le spedizioni.

Gl'interessati, e sono in gran numero, vedranno subito l'importanza che nella pratica avrà per loro un libro di tal genere, che è il miglior *Manuale del Commerciante*, e che mille volte al giorno dovrà essere consultato per schiarimenti nel ricevere lettere e fatture, nel dar commissioni e istruzioni, nel prendere informazioni, nell'esaminare i prezzi correnti, nel redigere lettere di porto. L'Amministrazione delle Ferrovie Austriache ha già dato commissione di una straordinaria quantità d'esemplari per fornirne i suoi Ufficii; e così pure quella delle Bavaresi, presso la quale appunto trovasi addetto l'Autore, che consacrò lunghissime fatiche al compimento di un lavoro di così grande utilità pei suoi confratelli.

Esemplari del libro indicato, che non dovrebbe mancare sullo scrittoio di ogni nostro negoziante ed industriale, si trovano in tutte le principali città, al prezzo di L. 8,50, o possono aversi dall'editore medesimo, dirigendone la domanda con vaglia postale al sig *Ulrico Hoepli a Milano*.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Servizio Italo-Svizzero-Sudbadese — via Peri.

In base agli accordi stabilitisi colle Strade Ferrate in corrispondenza, a cominciare dal giorno *10 del corr. mese* saranno annesse al servizio diretto Italo-Svizzero-Sudbadese, via Peri, le seguenti Stazioni di questa rete, cioè: Acqui, Adria, Alassio, Alba, Albenga, Badia, Bordighera, Borgomanero, Bovolone, Brà, Brandizzo, Canelli, Cantalupo, Carmagnola, Casale, Cassano, Cerea, Chiasso, Costigliole d'Asti, Crema, Finalmarina, Gozzano, Isola della Scala, Legnano, Lendinara, Moncalieri, Montebello, Nizza Monferrato, Palazzolo, Pescia, Pontedecimo, Rubiera, S. Giorgio Ferrarese, S. Martino, S. Vittoria, Seregno, Serravalle Scrivia, Soresina, Stradella, Tavernelle, Treviglio, Trofarello, Tronzano, Valenza, Varazze.

È stato pure convenuto d'introdurre nella tariffa pel detto servizio Italo-Svizzero-Sudbadese, via Peri, le aggiunte alla nomenclatura e classificazione delle merci, indicate nell'apposita tabella.

I prezzi di trasporto fra Peri-transito e le nuove Stazioni ammesse al Servizio cumulativo, come pure le aggiunte alla nomenclatura e classificazione delle merci sono stati riepilogati in un 1.° Supplemento alla Tariffa diretta Italo-Svizzero-Subdadese, via Peri, del maggio 1878, il quale trovasi vendibile presso le principali Stazioni al prezzo di centesimi 20 per ogni esemplare.

Milano, 1.° luglio 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, durante la scorsa settimana, non venne meno la fermezza, e le Azioni Meridionali mantennero il prezzo di 400 e 402 *ex coupon*; le Obbligazioni relative quello di 273.25, e i Boni rimasero invariati a 597.

Le Sarde, della serie *A*, si aggirarono sul 278.50; le altre, della serie *B*, sul 282.25; le nuove, sul 260.50 al 262. Le Pontebbane inerti a 429; l'Alta Italia a 293. Fiacche le Azioni Ferrovie Romane a 118 e 115.

La crisi ministeriale lascia temere che il progetto di riscatto delle Romane non verrà presentato in questa sessione, o se verrà presentato, non verrà discusso che al riaprirsi della Camera.

A Parigi, le Lombarde diedero luogo a transazioni di qualche importanza a 191 e 192; e ciò in seguito alla notizia che la Società possa ottenere la concessione dell'Arlberg, piccolo tronco, ma che ha il grande vantaggio che, aggiunto alla rete del Sud dell'Austria, compie la linea diretta da Parigi a Vienna, e può distrarre dalle strade bavaresi la miglior parte del traffico del Sud della Germania, avvenimento importante per la circolazione europea. Le Obbligazioni Lombarde si aggirarono sul 260 al 260.25 *ex-coupon*.

Le Obbligazioni Vittorio Emanuele trattate a 266.50 e 267.

Le Azioni Ferrovie Romane, per le ragioni dianzi dette a loro riguardo, si tennero fredde a 104 e 101.50

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Milano 1861 — 66ª estrazione del 1° luglio 1879.

Serie estratte:

45	181	205	308	367	404	1000	1072	1131	1139
1162	1307	1347	1415	1429	1435	1619	1706	1783	1949
2206	2243	2326	2359	2567	2599	2604	2854	2886	2914
2941	3007	3057	3086	3104	3126	3148	3187	3306	3361
3493	3544	3613	3627	3654	3749	3913	4044	4288	4509
4598	4731	4753	5004	5065	5125	5349	5397	5511	5581
5710	5719	5782	5812	5957	5987	6133	6175	6217	6340
6395	6492	6537	6609	6619	6763	6822	6896	6921	7048
7084	7096	7169	7245	7304	7307	7340	7345	7432	7456
7461	7548	7649	7744.						

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
1000	20	1000	5987	47	1000	5511	27	200	2326	27	100
1131	22	1000	6217	24	1000	5719	42	200	2326	28	100
1706	28	1000	6340	16	1000	6340	15	200	3007	27	100
2941	48	1000	6896	49	1000	7048	16	200	3544	31	100
3007	16	1000	6921	16	1000	7461	49	200	4044	2	100
3057	43	1000	7307	3	1000	1783	19	150	4288	23	100
3126	45	1000	7649	16	1000	4044	35	150	6619	41	100
3126	50	1000	1706	21	500	4509	11	150	6822	44	100
3187	10	1000	7304	37	500	5004	44	150	7048	42	100
5349	24	1000	45	11	300	5065	19	150	7084	9	100
5397	43	1000	3057	40	300	5349	27	150	7304	30	100
5987	14	1000	3544	36	300	6921	50	150	7304	32	100
5987	22	1000	3493	29	200	404	13	100			

Vinsero L. 60 i numeri:

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
367	28	1000	11	1139	4	1139	35	1162	11	1162	39
1347	6	1429	40	2243	3	2326	44	2941	33	3104	46
3126	20	3306	15	3493	32	3913	42	4288	27	4753	47
5004	9	5065	45	5349	50	5581	16	5710	5	5812	37
5987	3	5987	44	6133	23	6175	35	6395	7	6395	23
6492	17	6537	39	6609	6	6896	25	6921	30	7048	45
7084	2	7096	46	7169	36	7304	5	7304	34	7340	3
7345	20	7345	43	7345	44	7548	13	7548	49	7744	46
7744	49.										

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle serie sopra estratte sono rimborsabili con L. 47. Pagamenti dal 1° gennaio 1880.

Prestito a premii della Città di Venezia 1869 — 39ª estrazione del 30 giugno 1879.

Serie estratte:

334	439	467	564	655	708	751	864	1102
1120	1238	1256	1271	1690	1800	1845	1860	2061
2065	2066	2095	2157	2170	2202	2207	2232	2257
2355	2367	2536	2616	2811	3009	3058	3120	3215
3247	3369	3407	3424	3527	3584	3660	3662	3855
3920	3953	4231	4346	4414	4493	4533	4657	4671
4685	4922	4948	5174	5263	5314	5369	5454	5642
5948	6000	6221	6299	6331	6363	6385	6402	6410
6456	6614	6738	6840	6841	6866	6894	6945	6968
7196	7245	7470	7476	7515	7580	7584	7723	7888
7995	8037	8192	8196	8399	8516	8590	8613	8713
8746	8768	8874	8922	9017	9018	9099	9146	9148
9230	9234	9239	9572	9656	9693	9755	9935	10096
10172	10214	10218	10300	10313	10324	10453	10523	10559
10708	10833	10910	10956	10992	11048	11205	11274	11364
11420	11428	11450	11526	11574	11605	11694	11736	11912
11966	11997	12056	12095	12128	12174	12326	12478	12526
12717	12750	12789	12845	12887	12911	13061	13086	13184
13380	13470	13944	14013	14234	14301	14347	14365	14464
14529	14626	14652	14658	14684	14687	14922	14976	14995
15129	15201	15288	15458.					

Obbligazioni premiate:

Premio di L. 25,000 Serie 14365 N. 6.

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
7723	11	500	3247	11	100	10300	4	100
7584	8	250	3953	20	100	10313	18	100
751	23	100	7584	1	100	14234	5	100
3247	5	100	9230	20	100	14658	6	100

Vinsero L. 50 i numeri:

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
1120	5	1238	16	2065	9	3120	9	3424	22
4414	5	4948	19	5642	20	5642	22	6299	6
6331	10	6841	21	6866	9	6894	16	7515	2
7584	12	7584	18	7584	22	8037	17	8516	14
8590	7	9017	25	9146	5	9603	22	9935	7
11048	7	11205	19	11420	8	11605	6	14658	16
14658	25	14687	24						

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle 184 serie sopra estratte sono rimborsabili con L. 30.

Pagamenti e rimborsi dal 1° novembre 1879.

CONVOCAZIONI

Società della Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Roma (sede sociale, via Mercede, 33), per l'approvazione dei conti e del bilancio sociale, e per comunicazioni della Direzione.

Società Meridionale dei Magazzini generali. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale per il giorno 4 agosto p. v. in Napoli (sede sociale, Corso Garibaldi), per udire la relazione sulla gestione sociale al 30 giugno 1879, nonchè il rapporto dei revisori dei conti, per deliberare sul dividendo, e per la nomina di 7 amministratori.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Credito Siciliano — Dal 15 corrente si pagheranno agli azionisti L. 75 per azione, come terzo riparto: in Torino, presso la Banca di Torino; in Palermo e Messina, presso le sedi del Credito Siciliano.

Avvisi d'Asta

Il 15 corrente, presso il Municipio di Monzano (provincia di Bologna), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Vado, che dalla località detta Furcoli mette alla strada consorziale della Valle di Setta, della lunghezza di m. 4753, per il presunto importo di lire 63.285.30. Deposito interinale L. 2500 in numerario; cauzione definitiva L. 5000. idem o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Chieti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale nella vallata del Trigno, fra la Stazione di S. Salvo e l'abitato del detto Comune, della lunghezza di m. 5072.75, per la presunta somma di L. 58,560. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 2400 in numerario; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 2700 m. c. di blocchi artificiali in calcestruzzo e loro affondamento a protezione del muraglione alla sponda sinistra del Tevere, presso il fabbricato dei Cento Preti, per la presunta somma di L. 71,550. Lavori da eseguire entro 260 giorni. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 7500, idem.

— Il 17 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Mongiana per Fabrizia e Croceferrata a Grotteria, compreso fra Mongiana ed il confine della provincia di Reggio di Calabria al colle di Croceferrata, della lunghezza di m. 17,198.28, per la presunta somma di L. 384,204. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra il ponte sul torrente Ricciardelli e la Masseria De Matteo, sulla sinistra del torrente Ruggiero, della lunghezza di m. 11,134, per la presunta somma di L. 212,000. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 57,285 chilogrammi di piombo in pani e di 10,108 chilogrammi di regolo d'antimonio per il complessivo importo di L. 40,738.09. Consegna alla Direzione medesima entro 30 giorni. Deposito cauzionale L. 4100 in contanti o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del 1º tronco di strada comunale obbligatoria compreso fra l'innesto colla provinciale Palermo-Messina alla Sella Misericordia ed il termine dell'abitato di Calascibetta, della lunghezza di m. 2597.53, per la presunta somma di L. 90,400. Deposito interinale L. 4300 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Massa e Carrara, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale Massa Palmignola, per il presunto annuo canone di L. 11,093. Manutenzione dal 1º gennaio 1880 al 31 dicembre 1888. Deposito interinale lire 1500 in numerario; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Ragusa (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di costruzione della condotta esterna delle acque potabili di Fontana Grande in detta città, per il presunto importo di lire 52,314.11. Deposito interinale L. 2000 in numerario; cauzione definitiva L. 6000 in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del 1º tronco della strada provinciale da Mormanno per Papasidero a Scalea, in provincia di Cosenza, fra Scalea e l'abitato di Santa Domenica, della lunghezza di m. 11,265.42, sul dato di L. 118,096.88, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 7300 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dal confine di Borgia s'innesta alla consortile Borgia-Girifalco-Maida, della lunghezza di metri 5958.55, per il presunto importo di L. 41,306.42. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Rorà (prov. di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Rorà, diviso in 8 lotti, del complessivo importo di L. 50,915.87. Lavori da eseguire entro 3 anni. Le condizioni d'asta sono visibili presso quella Segreteria municipale.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Torino a Casale sulla destra del Po, compreso fra Torino ed il confine colla provincia di Alessandria, della lunghezza di m. 39,780, per la presunta annua somma di L. 39,374.60. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 3800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Treviso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della novennale manutenzione del primo tronco della strada nazionale Callalta da fuori Porta San Tommaso in Treviso sino al ponticello sullo scalo Crè a sinistra del Piave, della lunghezza di m. 18,363, per il presunto annuo canone di L. 10,119. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

Appalti definitivamente aggiudicati presso il Ministero dei Lavori Pubblici dal 23 giugno al 6 luglio 1879.

L'appalto per l'ultimazione del traforo del Colle di Tenda in provincia di Cuneo è stato aggiudicato il 23 giugno al signor Giacomo Giovanetti, per la somma di L. 1,267,375 05, dietro l'ottenuto ribasso di L. 6 95 per cento.

L'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale fra Sella Cerasea e l'abitato di Bagaladi, in provincia di Reggio Calabria, è stato aggiudicato il 26 giugno al signor Giuseppe Spinelli per la somma di L. 247,464.25 dietro l'ottenuto ribasso del 20.25 per cento.

L'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale compresa fra la confluenza del Castellano del Tronto e la Neia, in provincia d'Aquila, è stato aggiudicato il 30 giugno al sig. Benvenuto Vitali per la somma di L. 94,956.28 dietro l'ottenuto ribasso di L. 21.34 per cento.

L'appalto per la costruzione del tronco di strada provinciale compreso fra il torrente Bellapietra e l'abitato di Ribera in provincia di Girgenti, è stato aggiudicato il 30 giugno al sig. Luigi Pagliani per la somma di 256.820.39 lire dietro l'ottenuto ribasso di L 12.64 per cento.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

23ª Settimana. — *Dal 4 al 10 giugno* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTT. chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1.446.—	416,283.90	287.89
Settimana corrisp. nel 1878	1,446.—	410,060.32	283.58
Differenze nei prodotti dell settimana 1879. . . .	»	+ 6,223 58	+ 4.31
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	9,168.092.70	6.340.31
Introiti corrisp. nel 1878	1.446.—	8,392,827.20	5,804.17
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . .	»	+ 775.265.50	+ 536.14
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	137,621.68	119.15
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	135,492.75	118.13
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 2,128.93	+ 1.02
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.05	3,596.542.35	3,116.45
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,143.39	3,158,235.00	2,762.17
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.66	+ 438.307.35	+ 354.28

Strade Ferrate Romane

14ª Settimana — *Dal 2 all'8 aprile* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	556 883.94	17,273.95
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	482,341.14	15,178.26
Differenza (in più . . .	24	74,542.80	2,095.69
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'8 aprile 1879 .	1,659	6.943,408.76	15,588.09
Periodo corr. 1878	1,657	7,182,425.99	16,144.13
Aumento	2	—	—
Diminuzione	—	239,017.23	556.04

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,759.60	11.624.03	7,[illegible]68.60
Piccola Velocità	7,186.80	[illegible]17 21	4,096.70
Totali . . .	34,946.40	11,941.24	11,365,30

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1879.

QUALITÀ di PRODOTTI	Vicenza-Schio		Treviso-Vicen. e Padova-Bass.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	8,902.24	»	33,039.27	41,941.51
Bagagli e cani.	»	99.93	»	484.67	584.60
Merci a G.V. ..	»	795.77	»	4,522.18	5,317.95
Merci a P.V. ..	»	6,567.38	»	24,751 33	31,318.71
Introiti diversi.	»	337.75	»	579.44	917.19
Totale L.	»	16,703.07		63,376.89	80,079.96

ANNUNZI

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 2 luglio 1879, N. 153.

SOCIETÀ ANONIMA

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di Adunanza generale.

Il Consiglio d'amministrazione, uniformandosi alla deliberazione presa dall'Assemblea generale di questo stesso giorno, nel senso di prorogarsi per la trattativa degli affari che erano all'ordine del giorno, ha deliberato che gli azionisti della Società siano convocati in *Generale Adunanza* pel dì 12 *agosto prossimo*, a mezzogiorno, presso la Sede sociale in Firenze, riportando per la detta Adunanza generale il seguente:

PROGRAMMA

Lettura del Rapporto dei Sindaci per la revisione del bilancio della Società chiuso al 31 dicembre 1878;

Lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione;

Approvazione del bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1878;

Modificazioni al Regolamento della Cassa-Pensioni per gli impiegati sociali;

Nomina dei Consiglieri in surroga di quelli che cessano dall'ufficio il 31 dicembre 1879, cioè i signori:

Ciampi cav. avv. Oreste,
D'Amico comm. Edoardo,
Maurogordato comm. Giorgio,
Sacerdoti cav. Giacomo,
Spada cav. Alessandro,
Tommasini cav. Pietro.

Nomina di tre Sindaci e di due supplenti ad essi per la revisione del bilancio sociale dell'anno 1879.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 30 *giugno* 1879.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Mobili fuori d'uso.

Il giorno 15 luglio p. v. e successivi, occorrendo, dalle ore 9 antimeridiane alle ore 4 pomeridiane in Milano nel Magazzino dell'Economato, via Melchiorre Gioia, Num. 7 (già Stazione di Monza), si terrà dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia un pubblico incanto, in via amichevole, per la vendita di mobili, attrezzi ed altri oggetti non utilizzabili per gli Uffici dell'Amministrazione, o fuori d'uso, divisi in varii lotti e alle condizioni espresse appiede all'avviso d'asta che verrà pubblicato dalla Direzione dell'Esercizio.

Milano, 24 giugno 1879. LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi ... confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GENOVA **Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele** GENOVA

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine. Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P° F.co quart S. G. B.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al
Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)
oppure dall'agente generale per l'Italia
Sig. Massimo Vuillaume, 20, *Via Palestro* — GENOVA.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù. ecc

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 16 Luglio 1879 N.° 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL SENATO.

Ecco la Relazione colla quale il Ministero accompagnò al Senato il progetto di legge, per le nuove costruzioni ferroviarie, approvato dalla Camera e che abbiamo riferito integralmente nel precedente numero:

Signori Senatori! — Abbiamo l'alto onore di presentare alla vostra approvazione il progetto di legge, testè approvato dalla Camera dei deputati, concernente i provvedimenti per la costruzione delle nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno.

Il primitivo progetto del Governo, presentato alla Camera dei deputati nella tornata del 28 maggio 1878, subì importanti riforme, parte per opera della Commissione parlamentare, che ebbe a riferirne (relatore l'on. Morana) con la Relazione presentata alla Presidenza della Camera addì 3 novembre 1878; parte per iniziativa del Governo stesso, con le proposte le quali fecero oggetto di una speciale Relazione presentata dalla prelodata Commissione (relatore l'on. Grimaldi) alla Camera nella tornata del 16 maggio corrente anno; e da ultimo, in seguito alla illuminata e larga discussione che avvenne in seno all'altro ramo del Parlamento.

Gli elementi abbondanti di fatto e di merito, che trovansi raccolti nelle Relazioni del Ministero, della Giunta parlamentare, e quelli che emergono dalle discussioni avvenute sul progetto e dal progetto medesimo, dispensandoci dallo analizzarne le modalità, ci limiteremo a riassumerne, a larghi tratti, i criterii più salienti.

Col progetto di legge, che abbiamo l'onore di sottoporre alle deliberazioni del Senato, le nuove linee ferroviarie a costruirsi vengono ripartite in quattro categorie: la prima (Tabella A) è quella delle linee la cui costruzione è assunta a carico integrale dello Stato; la seconda (Tabella B) comprende quelle linee che si costruiscono dallo Stato col concorso obbligatorio, per un decimo della spesa di costruzione e di armamento, da parte delle Provincie interessate; alla terza categoria (Tabella C) appartengono le linee che vengono costruite parimenti dallo Stato col concorso del 20 0[0, nella spesa di costruzione e di armamento, da parte delle Provincie interessate; infine nella quarta categoria sono inscritte quelle linee che il Governo del Re è autorizzato a costruire col concorso delle Provincie e dei Comuni interessati, in una misura variabile e decrescente col crescere del costo chilometrico delle linee stesse.

Questo concorso degli enti interessati è infatti stabilito: in *quattro decimi* della spesa per le prime L. 80,000 di costo chilometrico; scende a *tre decimi* per le successive L. 70,000, e ad *un solo decimo* per la rimanente spesa in eccedenza a quella di L. 150,000 per chilometro.

Nei precedenti progetti ministeriali e nello stesso primitivo progetto della Commissione parlamentare eravi una quinta categoria, la quale col progetto in esame venne soppressa e fusa colla quarta. Notasi però che, all'infuori delle quattro categorie succitate, venne nel progetto approvato dalla Camera dei deputati contemplata una categoria speciale, quella cioè delle linee delle quali il Governo del Re è autorizzato a fare la concessione per Decreto Reale, colle norme fissate dalla legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie seconda).

Il numero delle linee da costruirsi secondo le diverse categorie sopraenunciate venne, in confronto di quello previsto nel primitivo progetto ministeriale, man mano aumentato con le successive trasformazioni subìte dal progetto stesso. Ed a questo riguardo il Governo non solo accettò le proposte della Commissione, ma durante la discussione, penetrato sempre più dalla necessità di non ag-

gravare in eccessiva misura i contributi delle Provincie e dei Comuni nelle spese delle nuove linee, e persuaso della convenienza di fare una parte più larga alle linee d'interesse locale, ampliò le proposte stesse, migliorandone pure la classificazione col passaggio di tutte le linee previste nel progetto della Commissione ad una categoria immediatamente superiore a quella nella quale erano state dapprima classificate.

Le tabelle *A*, *B*, *C*, annesse allo schema di legge, designano non solo tutte le singole linee delle tre prime categorie, ma fissano anche l'andamento generale per quello di maggior interesse, chiudendo così ogni possibile discussione in un campo in cui erano in lotta opposte aspirazioni.

I sussidii già votati dalle Provincie e dai Comuni interessati a favore delle linee della prima categoria (Tabella A) vennero tenuti fermi, per ragioni di evidente giustizia e per riguardo alla pubblica Finanza, la quale, senza di ciò, sarebbe stata gravata oltre il limite prefisso.

Circa alle linee della seconda e terza categoria (Tabella B e C), giova rilevare che, mentre per la seconda categoria il contributo delle Provincie interessate costituisce per le medesime una spesa obbligatoria, essendo il criterio di obbligatorietà inerente a queste linee: per quelle invece della terza categoria, non essendo prevalente l'interesse generale, dovrà precedere all'esecuzione il consenso legalmente manifestato dalle Provincie interessate, e che rappresentino almeno i due terzi del rispettivo contributo.

I sacrifizii che lo Stato deve sopportare per far fronte all'esecuzione della legge, rimangono invariabilmente stabiliti nella somma di 1260 milioni: capitale questo per verità considerevolissimo, ma altrettanto produttivo di larghi benefizii e d'incremento economico del paese.

Tenuto poi conto che la spesa va ripartita in rate annuali di sessanta milioni pel periodo di anni ventuno, cioè dal 1880 al 1900, non si può sollevare alcun dubbio che le forze economiche dello Stato non siano bastevoli a tollerare simile aggravio, e che si eccedano le risorse normali del bilancio.

È qui da notarsi come alla spesa complessiva da farsi a carico dello Stato nel periodo di anni ventuno, come sopra esposta, in lire *un miliardo e duecentosessanta milioni*, devesi aggiungere quella di *otto milioni*, che si suppone abbia ad essere inscritta nel bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1879, portandone il complessivo assegno, da 52 milioni che già furono approvati con lo stato di prima previsione, a 60 milioni, come fu sempre supposto e proposto dal Ministero in tutti gli atti parlamentari della Camera dei deputati, riferentisi, tanto alle proposte di bilancio, quanto a quelle del progetto di legge in esame.

Onde provvedere ai mezzi finanziarii per condurre a fine la costruzione delle ferrovie di che si tratta, lo Stato dovrà fare assegnamento sul credito pubblico; ed a tale uopo, col progetto viene autorizzato il Governo a creare titoli speciali ammortizzabili in settantacinque anni, titoli che però formeranno parte del Debito pubblico dello Stato.

Su questo punto, dopo le ampie considerazioni svolte nella Relazione del Ministero del 18 maggio 1878, ed in quelle della Giunta parlamentare in data del 3 novembre 1878 e 16 maggio 1879, i riferenti non avrebbero altro da aggiungere, sembrando che possano bastare gli schiarimenti forniti durante la discussione sugli articoli 28 e 30 del progetto di legge in esame.

L'importanza e la vastità del progetto sottoposto ora alle deliberazioni di codesto Alto Consesso potrebbero forse richiedere più diffuse giustificazioni; ma la considerazione che il progetto stesso mira ad esaudire gli unanimi voti delle popolazioni, a sviluppare la prosperità economica del paese, ed a stringere semprepiù saldamente i vincoli di unità della patria, sembra permettere ai riferenti di non entrare in più lunga disamina oltre a quella che già ne fu fatta nell'altro ramo del Parlamento.

Il Governo non può, per altro, mancare al dovere di sottoporre all'attenzione del Senato alcune circostanze, che toccano direttamente ed indirettamente all'importanza ed all'urgenza del progetto.

Infatti, il principio stabilito che la legge debba entrare in esecuzione al 1° gennaio 1880; la necessità quindi di predisporre senza indugio i progetti esecutivi per le linee da costruirsi direttamente dallo Stato; e, più che tutto, il solenne impegno preso, mediante Convenzione internazionale, di dar compiuta la linea di accesso al Gottardo contemporaneamente alla grande Galleria, sono tanti coefficienti di assoluta urgenza, e giustificano i voti del Governo perchè il progetto di legge incontri il vostro favore e possa divenire al più presto legge dello Stato.

In tal modo avrà altresì il Governo un utile mezzo di alleviare possibilmente i mali, che pur troppo affliggono le popolazioni di alcune provincie, sviluppando i lavori pei quali potrà essere impiegato un numero considerevole di operaj.

Il Governo confida pertanto che questa illustre Assemblea, inspirandosi ai sensi di patriottismo che li onorano, vorrà con sollecitudine esaminare il presente progetto di legge ed accordargli la sua approvazione.

A questo proposito, dobbiamo fare ai nostri lettori un'avvertenza circa il testo del progetto di legge riferito nel numero precedente: che cioè al 2° capoverso dell'art. 21 (pag. 482) venne omessa, per errore tipografico, la indicazione di *Art.* 22, mentre quel capoverso costituisce appunto l'articolo intermedio fra il 21 ed il 23 della legge, e che si poteva forse credere mancante.

Notiamo pure che al testo ufficiale del progetto di legge approvato dalla Camera trovansi aggiunti i sei allegati o quadri statistici, accennati dal relatore Grimaldi nei varii suoi discorsi durante la discussione.

Aggiungiamo infine che colla nomina del senatore Cannizzaro, fatta dal 4° Uffizio, si è costituito l'Ufficio centrale del Senato per l'esame del suddetto progetto di legge; e nella seduta del 9 corr. di sera, dopo discussione non lunga, dalla quale risultava l'accettazione in massima del progetto, fu nominato relatore l'on. Brioschi, il quale, dichiarò che avrebbe presentato la sua relazione entro dieci giorni.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Marzo 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il prospetto

dei prodotti riferibili al mese di marzo a. c., confrontati con quelli del marzo 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese salì a L. 12,585,611, (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,276,084
Bagagli	»	230,752
Merci a grande velocità	»	1,199,062
Id. a piccola velocità	»	5,819,740
Prodotti diversi	»	59,973
Totale	L.	12,585,611

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	7,271,502	L.	6,850,669
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,227,729	»	1,146,760
» Romane	»	2,146,060	»	2,133,735
» Meridionali	»	1,721,046	»	1,466,508
» Sarde	»	85,630	»	74,092
Ferrovia Torino-Lanzo	»	34,789	»	30,154
» Torino-Rivoli	»	10,389	»	10,562
» Vicenza-Thiene-Schio	»	15,466	»	13,068
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	59,470	»	44,176
» Settimo-Rivarolo	»	10,481	»	»
» Milano-Saronno-Erba	»	3,099	»	»
Totale	L.	12,585,611	L.	11,769,724

Si ebbe dunque nel marzo 1879 un aumento di lire 815,887. Tutte le linee furono in aumento, fuorchè Torino-Rivoli, ch'ebbe una diminuzione di L. 223.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in *esercizio*, che nel marzo 1878 era di soli chil. 8229, nel marzo 1879 era invece di chil. 8352, essendosi aggiunti altri chil. 45 ai chil. 8307 del mese precedente per l'apertura, nel detto mese di marzo, dei due tronchi: Milano-Saronno 21), della iinea Milano-Saronno-Erba; e Laura-Avellino (24), dell'antica rete delle Ferrovie Romane.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto marzo 1879, confrontati poi con quelli del primo trimestre 1878, presentano le cifre seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	19,935,003	L.	19,134,054
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	3,372,275	»	3,190,417
» Romane	»	6,183,213	»	6,609,440
» Meridionali	»	4,930,972	»	4,418,100
» Sarde	»	238,991	»	211,985
Ferrovia Torino-Lanzo	»	95,032	»	83,423
» Torino-Rivoli	»	28,213	»	28,586
» Vicenza-Thiene-Schio	»	45,099	»	40,486
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	146,088	»	122,246
» Settimo-Rivarolo	»	28,904	»	»
» Milano-Saronno-Erba	»	3,099	»	»
Totale	L.	35,006,889	L.	33,838,737

Nel primo trimestre 1879 si ebbe adunque un aumento di L. 1,168,152. Furono in aumento tutte le linee, fuorchè le Romane che diminuirono di L. 426,227, e Torino-Rivoli ch'ebbe una diminuzione di L. 373. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di marzo 1879, confrontato con quello del marzo 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	1,934	L.	1,836
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,343	»	1,226
» Romane	»	1,293	»	1,290
» Meridionali	»	1,186	»	1,011
» Sarde	»	370	»	372
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,087	»	942
» Torino-Rivoli	»	861	»	880
» Vicenza-Thiene-Schio	»	515	»	435
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	555	»	412
» Settimo-Rivarolo	»	455	»	»
» Milano-Saronno-Erba	»	649	»	»
Media complessiva	L.	1,527	L.	1,444

Nella media complessiva si ebbe dunque nel marzo 1879 un aumento di L. 83. Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Sarde che diminuirono di L. 2, e la Torino-Rivoli che diminuì di L. 19.

Il prodotto chilometrico del primo trimestre 1879, in confronto con quello del primo trimestre 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	5,307	L.	5,154
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	3,606	»	3,412
» Romane	»	3,729	»	4,008
» Meridionali	»	3,400	»	3,046
» Sarde	»	1,034	»	1,065
Ferrovia Torino-Lanzo	»	2,969	»	2,606
» Torino-Rivoli	»	2,351	»	2,382
» Vicenza-Thiene-Schio	»	1,503	»	1,349
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	»	1,365	»	1,142
» Settimo-Rivarolo	»	1,256	»	»
» Milano-Saronno-Erba	»	1,549	»	»
Media complessiva	L.	4,250	L.	4,164

Nella media generale del 1879 si ebbe dunque un aumento di L. 86.

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 153; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 194; le Meridionali di L. 354; Torino-Lanzo di lire 363; Vicenza-Thiene-Schio di L. 154; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 223.

Diminuirono invece: le Romane di L. 279; le Sarde di L. 31; e Torino-Rivoli di L. 31. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda (quella del Lago Maggiore essendo esercitata dai fratelli Mangili), il prodotto del mese di marzo 1879 fu di L. 8,960, cioè con aumento di L. 930 in confronto del marzo 1878; ed il prodotto del 1° trimestre 1879 ascese a L. 21,395, cioè con un aumento di L. 955 in confronto dell'eguale periodo del 1879.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 5 *giugno* 1879.

(*Continuazione* — V. N. 28).

Confrontando le quantità complessive di mercanzie riportate nello specchietto che precede, colle corrispondenti

(1) Vedi *Monitore* N. 22 a. c.

quantità scambiate ai varii transiti nell'esercizio 1877, si ottengono i risultamenti consegnati nella tabella riepilogativa, che segue:

	F. Alta Italia		F. Romane		F. Calabro-Sicule		Svizzera e Germania		TOTALE	
	Esport.	Imp.	Esport.	Imp.	Esport.	Imp.	Esport.	Imp.	Esport.	Import.
Anno 1878 . . . . . . Quintali	1,098,829	358,130	945,111	415,653	418,361	190,052	23,127	15,600	2,485,428	979,435
» 1877 . . . . »	1,385,891	375,994	958,867	465,546	204,215	252,351	25,247	18,787	2,574,220	1,112,673
Aumento	»	»	»	»	214,146	»	»	»	»	»
Diminuzione	287,062	17,864	13,756	49,893	»	62,299	2,120	3,187	88,792	133,243
Diminuzione in complesso di Quintali . .									232,035	

Risulta pertanto che, sebbene sia più che raddoppiato nel 1878 il movimento di esportazione dalle linee Meridionali alle linee Calabro-Sicule, tuttavia esso non è bastato a compensare la diminuzione avvenuta nelle esportazioni verso le altre linee, e sopratutto verso quelle dell'Alta Italia. Il movimento d'importazione alle linee Meridionali è scemato da tutte le direzioni, e l'anno si è chiuso con una diminuzione complessiva, tra esportazioni e importazioni, di quintali 232,035 rispetto all'anno precedente, che già aveva patito una diminuzione di quintali 156,059 sull'anno 1876.

V. — **Esercizio** (*Spese della Rete Meridionale*).

Le spese ordinarie per i 1446 chilometri della Rete Sociale esercitati nell'anno 1878, compresa la quota di spese generali dell'Amministrazione centrale, e dedotte le spese d'armamento, ascesero in complesso a

L. 14,555,231.94 e per chilometro a . . . . L. 10,065.86
Nell'anno 1877 cosiffatte spese erano salite a
» 14,851,567.69 e per chilometro a . . . . » 10,272.86
Ne risulta pertanto la diminuzione di
L. 299,335.75 sulla spesa complessiva, è a dire del 20.15 p. 0[0; la diminuzione di . . . . L. 207.00
è a dire del 2.01 p. 0[0 sulla spesa ragguagliata a chilometro.

A chi piaccia avere la spesa chilometrica, non che quella del treno-chilometro, ripartite fra i varii rami di servizio, gioverà la tabella seguente, nella quale le quote di tali spese sono messe a riscontro con quelle rispettivamente incontrate nell'anno precedente.

DESIGNAZIONE DEL SERVIZIO	Spesa chilometrica		Spesa del treno-chilom	
	1878	1879	1878	1876
Spese generali dell'Ammin. centrale .	1,124.86	1,101.58	0,312	0,295
Id. Esercizio	588·43	586.08	0,163	0,157
Movimento e Traffico	2,602.38	2,695.83	0,728	0,721
Trazione e Materiale	3,575.41	3,865.15	0,992	1,033
Manutenzione e Vigilanza	1,776.67	1,719.86	0,490	0,460
Spese generali dei Magazzini	408.11	304.36	0,113	0,081
Totale	10.065.86	10,272.86	2,792	2,737

Aggiungendo alle spese ordinarie, che, come si detto, salirono nel 1878 a . . . . L. 14,555,231.94
le spese straordinarie e quelle d'armamento che rilevarono a . . . . » 1,760,069.69
si ha il totale delle spese d'esercizio in . » 16,315,301.63
Nel 1877 siffatte spese erano ascese a L. 16,416,829.38
ne segue, a vantaggio del 1878, la diminuzione di . . . . » 101,527.75
dovuta al minor traffico ed a qualche risparmio sul combustibile.

VI. — *Profitti sull'esercizio della Rete Meridionale.*

Se ai prodotti dell'esercizio che, come abbiamo veduto, rilevarono nel 1878 a . . . . L. 21,084,955.24
aggiungonsi gl'introiti varii che furono di » 92,216.07
si ha il prodotto lordo complessivo di . L. 21,177,211.31
dal quale, detraendo il montare delle spese ordinarie e straordinarie, che, come risulta dal capitolo precedente, ascesero a . . . » 16,315,301.63
risulta l'utile netto di . . . . L. 4,861,909.68
Nel 1877, l'utile netto era stato di . » 5,868,446.02
quindi la diminuzione nel 1878 di . . . L. 1,006,536.34
dovuta in parte alla diminuzione del traffico, ed in parte a maggiori spese straordinarie di manutenzione e vigilanza.

VII. — **Esercizio** (*Prodotti della rete Calabro-Sicula*).

I prodotti dell'Esercizio delle linee Calabro-Sicule, per la lunghezza media complessiva esercitata di chil. 1145.41 (messa da parte la imposta erariale) raggiunsero nell'anno 1878 la somma di
L. 7,726,666.88 e per chilom. di . . . . . L. 6,745.77
Nel 1877, per la lunghezza media di chil. 1105.55, erano stati di
» 7,302,591.94 e per chilom. di . . . . . » 6,605.39
Quindi restano a vantaggio del 1878
L. 424,074.94, che è quanto dire per chilom. L. 140.38

Si ebbe adunque un aumento del 5.80 per 0[0 nel prodotto complessivo, e del 2.11 per 0[0 nel prodotto chilometrico. Siffatto aumento è da attribuire, non tanto alla cresciuta estensione delle linee, quanto alle migliorate loro condizioni, che permisero un maggiore e più regolare svolgimento del traffico.

Come siansi ripartiti i prodotti tra le varie categorie di trasporto apparisce dal quadro qui appresso:

DISTINZIONE DEI PRODOTTI	1878	1877	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori ordinarii e militari	3,655,725.18	3,517,283.31	138,441.87	»
Trasporti a G. V. . .	570,842.12	589,819.91	»	18,977.79
» a P. V. . .	3,278,472.25	2,927,293.15	351,179.10	»
Introiti diversi	194,382.61	238,781.82	»	44,399.21
Telegrammi	27,244.72	29,413.75	»	2,169.03
		Totale L.	489,620.97	65,546.03
Aumento nell'anno 1878 L. 424,074.94				

Come si scorge da questo quadro, l'aumento ottenuto nell'esercizio 1878 è in primo luogo da attribuire ai trasporti a piccola velocità, poi a quelli dei viaggiatori.

Patirono invece diminuzione gl'introiti diversi, i trasporti a grande velocità ed i telegrammi.

La ripartizione dei prodotti tra le linee costituenti la rete, in confronto coi corrispondenti prodotti dell'anno precedente, data dalla tabella che segue:

LINEE IN ESERCIZIO	Lunghezza media		Prodotto medio chilometrico		Aum.	Diminuzione
	1878	1877	1878	1877	nell'anno 1878 a fronte del 1877	
LINEE CALABRESI.						
Taranto-Reggio Buffaloria-Cosenza	533.00	511.54	3,610.89	3,840.66	»	238.77
Eboli-Baragiano	57.00	45.75	5,992.36	5,784.16	208.20	»
Torremare-Calciano	64.00	62.26	1,289.84	1,479.23	»	189.39
LINEE SICILIANE.						
Palermo-Girgenti-Porto Empedocle	151.00	151.00	11,456.73	10,055.39	1,401.34	»
Messina-Catania	95.00	95.00	14,798.86	14,994.29	»	195.43
Catania-Leonforte-Licata	165.41	160.00	11,746.17	10,693.15	1,053.02	»
Catania-Siracusa	87.00	87.00	3,438.58	3,711.35	»	272.77

Gli aumenti principali sono toccati alle linee Palermo-Porto Empedocle, e Catania per Leonforte-Licata, poi alla Eboli-Baragiano.

Dell'aumento sulla prima fu cagione l'estensione del servizio della piccola velocità a tutta la linea e l'incominciata costruzione della diramazione da Caldare a Canicattì; sulla seconda, la tolta interruzione fra i due tratti, in cui essa era prima divisa; sulla terza infine, il suo prolungamento.

Il traffico della linea Catania-Siracusa continua a decrescere; fu però al decrescimento del 1878, causa speciale la caduta del Ponte S. Leonardo, presso la Stazione di Lentini, che tenne interrotta la strada per alcuni mesi. Nè la tolta interruzione della galleria di Maiolungo sulla diramazione da Buffaloria a Cosenza, nè il prolungamento della diramazione di Torremare hanno giovato ai prodotti rispettivi. Anche la linea Messina-Catania risulta in diminuzione, e vi ha forse contribuito la stessa causa che influì sui prodotti della linea di Siracusa.

Il numero complessivo dei Viaggiatori è salito nell'esercizio 1878 a 1,800,345
mentre era stato nell'anno precedente di . . . 1,727,925

si è quindi avuto l'aumento di Viaggiatori . . 72,420

che è quanto dire del 4.19 per 0[0].

Il prodotto è stato di . . . . L. 3,655,725.18
e posto a confronto con quello avuto nel 1877,
che fu di . . . . » 3,517,283.31

ne risulta l'aumento di . . . . L. 138,441.87

viene a dire del 3.94 per 0[0].

Ragguagliando il prodotto al numero dei Viaggiatori, l'introito medio per ciascun viaggiatore risultò nel 1878 di . . . . L. 2.03
Siffatto introito era stato nel 1877 di . . . . . . » 2.04

quindi la diminuzione di . . . . » 0.01

ossia del 0.49 per 0[0].

Se finalmente si prendono insieme le distanze percorse dai singoli viaggiatori, si trova un complesso di
Chil. 84,448,371, che diviso per il numero dei viaggiatori, dà per ciascun viaggio la lunghezza media di . . . . Chil. 46.36
Nel 1877 la lunghezza complessiva dei viaggi era stata di
Chil. 77,340,742, il viaggio medio di . . . . Chil. 44 76
Ne risulta a vantaggio del 1878 l'aumento complessivo di

Chil. 6,107,629, e l'aumento di . . . . . Chil. 1.60

sulla lunghezza di ciascun viaggio, che è quanto dire del 7.90 per 0[0] sul totale dei viaggi, del 3.55 per 0[0] su ogni singolo viaggio.

Ponendo a confronto i risultamenti ottenuti nei due anni, a rispetto della ripartizione dei viaggiatori nelle varie classi, si hanno i risultamenti consegnati nel seguente specchietto:

INDICAZIONI		Viaggiatori ordinari 1.a Classe	2.a Classe	3.a Classe	VIAGGIATORI a prezzo ridotto 1.a Classe	2.a Classe	3.a Classe	MILITARI ed altri Viaggiatori per conto dello Stato
Numero dei Viaggiatori	1878	34,403	232,859	1,043,356	13,598	86,021	246,346	143,762
	1877	35,110	240,298	1,024,259	10,978	78,432	221,611	117,237
Aumento		»	»	19,097	2,620	7,589	24,735	26,525
Diminuzione		707	7,439	»	»	»	»	»
Prodotto dei Viaggiatori	1878	233,857.22	763,875.12	1,809,322.81	57,240.48	213,595.97	343,302.94	234,530.64
	1877	224,845.43	757,794.90	1,766,897.73	52,062.76	201,483.96	324,576.49	189,622.04
Aumento		9,011.79	6,080.22	42,425.08	5,177.72	12,112.01	18,726.45	44,908.60
Diminuzione		»	»	»	»	»	»	»
Prodotto medio per Viaggiatore	1878	6.80	3.28	1.73	4.21	2.48	1.39	1.63
	1877	6.40	3.15	1.73	4.74	2.56	1.46	1.62
Aumento		0.40	0.13	»	»	»	»	0.01
Diminuzione		»	»	»	0.53	0.08	0.07	»

Dal quale si ricava che vi fu aumento in tutte le categorie di viaggiatori, tranne che nella prima e seconda classe a prezzo intero, e ciò è da attribuire alla estensione dei biglietti di andata e ritorno; laddove nel prodotto l'aumento è dato da tutte indistintamente le classi.

Se poi guardisi al prodotto medio dato da ogni viaggiatore, è cresciuto alquanto quello della prima e seconda classe a prezzo intero, e quello dei militari e viaggianti a conto dello Stato; è rimasto inalterato quello dei viaggiatori di terza classe a prezzo intero; ha patito qualche diminuzione il provento medio dato dai viaggiatori a prezzo ridotto, e la più notevole diminuzione fra questi è caduta sui viaggiatori della prima classe.

Dai trasporti dei bagagli e delle mercanzie a grande Velocità abbiamo avuto nel 1878 l'introito di . L. 570,842.12
nel 1877 di . . . . » 589,819.91

quindi la diminuzione di . . . . L. 18,977.79

equivalente al 3.32 0[0].

Nella tabella, che vien dopo, sono riepilogati distintamente per ciascuna categoria di trasporto i risultamenti dei due anni.

CATEGORIE di trasporto	MOVIMENTO Unità	MOVIMENTO Quantità	PRODOTTO 1878	PRODOTTO 1877	Aumento sui prodotti dell'anno 1877	Dimin. sui prodotti dell'anno 1877
Bagagli	Quintali	27,289	75,284.27	74,792.97	491.30	»
Cani	Numero	6,292	7,976.52	7,915.63	60.89	»
Mercanzie	Quintali	127,633	308,240.01	329,027.64	»	20,787.63
Derrate alimentari	Id.	84,796	105,019.58	93,186.74	11,832.84	»
Bozzoli	Id.	769	3,766.37	1,986.77	1,779.60	»
Numerario ed oggetti di valore	Lire	8,972,515	6,597.74	6,125.59	472.15	»
Veicoli e feretri	Numero	56	2,082.56	2,438.56	»	356.00
Bestiame	Capi	39,485	44,544.43	55,760.99	»	11,216.56
Trasporti per conto dello Stato	—		17,330.64	18,585.02	»	1,254.38
Introiti diversi	—		11,222.68	9,569.18	1,653.50	»

La più forte diminuzione è toccata alle mercanzie propriamente dette, ed è da attribuire allo scemato consumo per le men floride condizioni lasciate dai falliti raccolti del 1877. La diminuzione nei trasporti di bestiame è stata compensata da altrettanto aumento nei trasporti di derrate alimentari, in ispecie di agrumi, che per l'interruzione al Ponte S. Leonardo, presero la grande velocità, per la quale si eseguiva il trasbordo.

Nelle altre categorie prevalgono gli aumenti alle diminuzioni, ma essi sono di così poco momento, che non meritano la cura di speciali dilucidazioni.

Di mercanzie a piccola velocità si trasportarono:

nel 1878	Quintali	5,475,354
nel 1877	»	4,682,845
si ebbe pertanto l'aumento di	Quintali	792,509

che è quanto dire del 16.92 per 0[0].

Dallo specchietto, che segue, risultano le specie di mercanzie, alle quali è specialmente da attribuire siffatto aumento.

SPECIFICAZIONE DELLE MERCANZIE	QUANTITA' trasportata nel 1878 — Quintali	Aument. sui trasporti fatti nel 1877 — Quintali	Dimin. sui trasporti fatti nel 1877 — Quintali
Bevande e spiriti	125,855	26,734	»
Bitume e pece	761	»	32
Cereali	771,809	»	165,614
Colori e materie coloranti	74,111	34,781	»
Combustibili — Carboni fossili	165,922	42,348	»
Combustibili — Carboni vegetali, legna da ardere	94,360	»	9,118
Concimi	5,410	»	3,690
Derrate — alimentari	398,834	»	3,145
Derrate — coloniali	11,418	»	987
Filati e tessuti	18,054	1,598	»
Materiali da costruzione — Legnami	266,518	899	»
Materiali da costruzione — Tufi, lava greggia, pietra, ecc.	1,212,996	439,753	»
Materie tessili greggie	6,212	533	»
Metalli — greggi	20,809	3,228	»
Metalli — lavorati	72,218	»	10,502
Minerali e prodotti minerali	1,859,739	448,251	»
Prodotti animali	9,682	»	2,825
Prodotti chimico-industriali	17,863	4,769	»
Prodotti e materie grasse	31,980	»	11,082
Prodotti vegetali	72,932	»	8,468
Stampati e carta	2,587	177	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	12,844	»	13,453
Stracci ed avanzi	54,155	10,006	»
Trasporti per conto dello Stato	89,368	5,215	»
Merci diverse	78,917	3,133	»
Totali	5,475,354	1,021,425	228,916
Da dedurre		228,916	
Risulta a favore del 1878 l'aumento di quintali		792,509	

Dal quadro che precede è fatto manifesto, come anche nell'esercizio 1878, i trasporti di *prodotti minerali* abbiano continuato in quel progressivo e ragguardevole incremento che abbiamo rilevato nei due anni precedenti, e che è da attribuirsi allo estendersi e svilupparsi dell'attività delle linee che vanno ai centri di produzione degli zolfi, prodotto questo che, come ben sapete, costituisce il principale oggetto di trasporto delle linee Sicule.

Succedono ai minerali i *Materiali da costruzione*, la cui importanza è dovuta specialmente alla grande quantità di opere, sia di ricostruzione, sia di consolidamento, che tuttavia occorrono sulle linee in esercizio, ed alle costruzioni dei nuovi tronchi. Siffatto movimento è quindi occasionale, e non rappresenta un'attività speciale della rete Calabro-Sicula, sulla quale sia da fare altrettanto largo assegnamento per l'avvenire.

Gli aumenti nelle altre categorie di trasporti sono di poco rilievo; i principali sono toccati ai *Carboni fossili*, alle *Materie coloranti*, alle *Bevande e Spiriti*, ed agli *Stracci ed Avanzi*.

Tra i trasporti diminuiti figurano in prima linea quelli di *Cereali*; vengono poi, ma gran tratto dopo, per quantità assoluta, le *Stoviglie, Vetrerie e Terre cotte*, i *Prodotti e le Materie grasse*, i *Metalli lavorati*, i *Carboni vegetali e la legna da fuoco*, i *Prodotti vegetali*.

L'aumento sui trasporti di *Prodotti minerali*, che nell'esercizio 1877 aveva raggiunto il 38 p. 0[0] dell'aumento totale ottenuto sui trasporti dell'anno precedente, ha oltrepassato nell'esercizio del 1878 il 55 p. 0[0].

Le Stazioni, dalle quali si fecero le spedizioni maggiori sono quelle: di Assaro per tonn. 35,064, di Caldare per tonn. 28,473, di Villarosa per tonn. 19,779, di Lercara per tonn. 16,635, di Comitini per tonn. 15,002; poi vengono le Stazioni di Campofranco, di Castrogiovanni, di Raddusa, di Imera, con spedizioni decrescenti da 13,728 tonn. a 8,975.

Gli arrivi principali avvennero a Catania per tonn. 100,934, Porto Empedocle per tonn. 54,821, Palermo per tonn. 18,115.

Per quanto riguarda i *Materiali da costruzione*, andarono innanzi alle altre nelle spedizioni: la Stazione di Taranto (città e transito) con tonn. 22,524; di Eboli (città e transito) con tonn. 17,570; di Bagheria con tonn. 11,516; poi Romagnano, Catania, Giardini con tonn 9270, 8360, 7211 rispettivamente; negli arrivi: la Stazione di Romagnano con tonn. 15,123, di Torremare con tonn. 12,629, di Palermo con tonn. 8678, di Majolungo con tonn. 5983, di Tarsia con tonn. 5815.

Rispetto ai *Cereali*, che, non ostante l'avvenuta diminuzione, occupano il terzo posto nel movimento della piccola velocità nell'esercizio 1878, meritano di essere ricordate per importanza di spedizioni le Stazioni: di Roccapalumba per tonn. 10,163, di Messina per tonn. 6826; per importanza di arrivi: le Stazioni, di Palermo per tonn. 12,373, di Catania per tonn. 11,109, di Taranto (città e transito) per tonn. 10,967; di Termini per tonn. 5155.

Il movimento dei Cereali, che fu in totale di tonn. 77,181, si è ripartito nella proporzione di 63 a 37 centesimi fra le linee Sicule e le linee Calabresi.

Passando a considerare la distanza media percorsa da ciascuna tonnellata di merce, si trova che per i trasporti a tariffa ordinaria essa fu nel 1878 di . . . . Chil. 63
mentre che nel 1877 era stata di . . . . . » 71

Avvenne adunque la diminuzione di ben . . . Chil. 8

vale a dire dell'11.26 per 0[0].

Così pure nei trasporti per conto dello Stato, la distanza media, che fu nel 1877 di . . . . Chil. 94
riuscì nel 1878 di . . . . » 69

quindi la diminuzione di . . . . Chil. 25

ossia del 26.60 per 0[0].

Rispetto al prodotto medio, esso fu per i trasporti a tasporti a tariffa ordinaria nel 1878 di . . . . . L. 0,091
mentre era stato nel 1877 di . . . . » 0,084

quindi l'aumento di . . . . L. 0,007

pari all'8.33 per 0[0].

Per i trasporti a conto dello Stato, si ebbe nel 1878 il prodotto medio di . . . . L. 0,0059
nel 1877 . . . . » 0,0052

e così l'aumento di . . . . L. 0,0007

ossia dei 13.45 per 0[0],

Ond'è che, essendo diminuita la distanza media, il cresciuto prodotto accenna al cresciuto movimento di mercanzie colpite da tariffe più alte, come sono appunto gli zolfi per rispetto ai cereali.

Non ci riman più che a far parola dei trasporti di bestiame. Essi sono posti in evidenza e raffrontati a quelli dell'anno precedente nel quadro che segue:

Distinzione del bestiame		MODO di Spedizione	Grande V. 1877 Capi	Grande V. 1878 Capi	Piccola V. 1877 Capi	Piccola V. 1878 Capi	Totale 1877 Capi	Totale 1878 Capi
Bestiame grosso	Spediz. ordin.	a vagone comp.	13,510	16,411	5,277	9,317	18,777	25,728
		per capo	2,016	1,473	235	542	2,351	2,015
		Totale . .	15,526	17,884	5,512	9,859	21,038	27,743
	Spedizioni per conto dello Stato		619	691	»	»	619	691
Bestiame piccolo	Spediz. ordin.	a vagone comp.	15,759	21,332	9,815	15,811	25,574	37,143
		per capo	277	269	146	353	423	622
		Totale . .	16,036	21,601	9,961	16,161	25,997	37,765
		Totale generale . .	32,181	40,176	15,473	26,023	47,654	66,199

Tranne una piccola diminuzione dei trasporti individuali a grande velocità, tanto di grosso quanto di piccolo bestiame, vi ha in tutte le altre categorie un soddisfacente incremento; esso risulta di 6777 Capi di grosso bestiame, di 11,768 di bestiame piccolo, in tutto di 18,545 Capi, che è quanto dire del 38.90 p 0[0].

Se guardiamo al prodotto, esso è stato nel 1878, per i trasporti a grande velocità, di . . . . . . L. 44,544.43
era stato nel 1877 di . . . . » 55,760.90

quindi la diminuzione di . . . . » 11,216.47

ossia del 20.11 p. 0[0].

Per i trasporti a piccola velocità si ebbero nel
1878 . . . . L. 25,123.02
contro . . . . » 12,122.75

avute nel 1877; onde l'aumento di . . . . L. 13,000.27

ossia del 51.74 per 0[0].

La piccola velocità ha largamente supplito alla deficienza della grande velocità; e siccome questa ha dato un minor introito che nell'anno precedente, malgrado il cresciuto numero di capi, se ne desume che la distanza media del trasporto è stata minore nel 1878 che non sia stata nel 1877. A formare l'aumento nel prodotto della piccola velocità è concorsa, oltre al cresciuto numero dei capi, la cresciuta distanza del trasporto.

VIII. — **Esercizio.** (*Spese della Rete Calabro-Sicula*).

Le spese ordinarie d'esercizio della Rete Calabro-Sicula, come sono definite dalla Convenzione 28 ottobre 1871, ascesero nell'anno 1878 a
L. 8,738,883.31 e per chilometro a . . . . L. 7,629.48
Erano salite nel 1877 a
» 7,660,047.73 e per chilometro a . . . . » 6,928.72
onde l'aumento
L. 1,078,835.58 nella spesa totale e di . . . L. 700.76

nella spesa chilometrica.

Giova ora conoscere in quale proporzione la spesa siasi ripartita tra i varii rami di servizio. A tale effetto si riporta quì appresso la ripartizione fra essi della spesa chilometrica e del treno-chilometro nei due passati esercizii.

DESIGNAZIONE DEI SERVIZI	Spesa chilometrica 1878	Spesa chilometrica 1877	Spesa del treno-chilom. 1878	Spesa del treno-chilom. 1877
Spese generali dell'Ammin. Centrale .	194.29	195.60	0,075	0,079
Spese generali dell'Esercizio	518.30	511.99	0,200	0,205
Movimento e Traffico	1,878.22	1,730.20	0,725	0,691
Trazione e Materiale	2,785.76	2,467·04	1,075	0,990
Mantenimento e Vigilanza	2,059.59	1,872.24	0,795	0.751
Spese generali dei Magazzini	193.32	151.65	0,075	0,061
Totali	7,629.48	6,928.72	2,945	2,780

Se alle spese ordinarie di esercizio, che ascesero nel 1878 a . . . . L. 8,738,883.31
aggiungansi le spese straordinarie, che rilevarono a . . . : . . . . » 5,555,152.23

risulta la spesa totale d'esercizio di . . L. 14,294,035.54
Ora gl'introiti essendo saliti appena a » 7,726,666.88

si ha l'eccedenza della uscita sulla entrata di L. 6,567,368.66

Restringendo il confronto tra l'entrata e l'uscita alle sole spese ordinarie, siccome queste ascesero a . . . . L. 8,738,883.31
e l'entrata non fu che di . . . . . . » 7,726,666.88

ne risulta tuttavia l'eccedenza della spesa in L. 1,012,216.43
Nell'anno passato siffatta eccedenza era riuscita di . . ; . . . . » 403,060.29
Ne risulta adunque a danno dell'esercizio

1878 l'aumento di . . . . » 609,156.14

dovuto parte alle accresciute spese di riparazione del materiale mobile, e parte alle maggiori spese di manutenzione ordinaria col trapasso delle linee in esercizio dallo stato di straordinaria e quello di ordinaria manutenzione.

IX. — **Contenzioso.**

Durante l'esercizio 1878, nulla accade che possa dirsi veramente importante nel servizio del Contenzioso.

Le liti vertenti col Governo continuarono a rimanere sospese per effetto della Convenzione di riscatto del 15 febbraio 1876.

La causa Gonzales, alla Corte di Lucca, innanzi alla quale era stata rinviata per sentenza della Corte Suprema di Cas-

sazione di Firenze, non potè essere discussa e decisa per l'avvenuta morte del titolare dell'Impresa, signor Pietro Gonzales.

Nella lite coll'Impresa Genazzini, non poterono, stante la loro rilevanza, essere esaminati gli atti d'istruttoria in esecuzione delle riserve fatte dalla Corte di Torino, sia per quanto riguarda i danni del brigantaggio, sia per quanto riguarda la liquidazione delle espropriazioni, sia infine per le spese di bonificazione delle cave d'imprestito e di alcune opere al ponte sul Sinarca. Nè la Corte Suprema di Cassazione di Torino ha dato la sua sentenza sul ricorso fatto dalla Società contro la sentenza di quella Corte di appello.

Merita particolare menzione la definizione avvenuta coll'Impresa D'Atri delle diverse quistioni già da varii anni con essa pendenti, e non mai risolute prima in causa dell'anormale condizione di cose creata dalle pretensioni di terzi sugli averi dell'Impresa.

A parecchie quistioni diede origine, come è inevitabile, l'esercizio della rete; ma abbiamo la soddisfazione di dichiararvi che, tra queste, quelle che importavano qualche quistione di principio, e furono nel corso dell'anno risolute, ebbero esito favorevole alla Società. Le altre vennero per la massima parte equamente transatte, non comportando la poca entità delle somme in contestazione, le gravi spese inerenti mai sempre ai litigi.

X. — Liquidazione generale.

Alla somma di . . . . L.		4,553,993.31
portata a conto nuovo dalla liquidazione generale dell'anno 1877, compresi gli utili residuali degli esercizii precedenti, aggiungendo:		
le sovvenzioni dello Stato:		
per le linee Meridionali . L.	23,467,371.00	
per la linea Lombarda . »	1,460,785.70	
		» 24,928,156.70
I prodotti netti dell'Esercizio (1) . . »		4,785,454.82
Il compenso per l'Esercizio della rete Calabro-Sicula . . . . »		310,051.43
L'interesse sul fondo di riserva statutario »		121,837.34
Diversi . . . . »		92,663.93
Ascendono le attività a L.		34,792,157.53
Da queste detraendo:		
Gli interessi e la quota d'ammortamento spettanti all'esercizio . . L.	27,924,848.17	
La tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali »	872,632,94	
Le differenze di cambio »	1,199,060.88	
Le spese di fondazione »	20,398.55	
		» 30,016,940.54
Rimangono gli utili netti della liquidazione in . . . . L.		4,775,216.99
formati da utili dei bilanci precedenti, per . . . . L.	4,553,993.31	
e da utili dell'anno 1878, per . . . . »	221,223.68	
Prelevando da quest'ultima somma:		
1°. il 5 0[0 alla riserva statutaria . . . . L.	13,273.42	
2°. il 5 0[0 cioè L. 11.061.18 di cui 1[4 ai Capi-Servizio »	2,765.29	
3[4 al Consiglio d'Amministrazione . . . . »	8,295.89	
coll'aggiunta di altre . . . »	163,132.66	
a compimento dell'assegno minimo di L. 171,428.55 fissato al Consiglio stesso, la somma totale da prelevarsi dagli utili netti della liquidazione ammenterà a		» 187,467.26
Restano quindi L.		4,587,749.73

(*Da riportarsi. L.* 16,038.71 — 4,775,216.99 / *Riporto L.* 16,038.71 — 4,775,216.99)

da portarsi a conto nuovo.

Da quanto fin qui si è detto, osserverete come da una parte abbiamo avuto una diminuzione sensibile nei prodotti dell'esercizio, e dall'altra un aumento nell'imposta di ricchezza mobile sui redditi industriali; una maggiore spesa di sorveglianza straordinaria delle linee, impostaci dalle condizioni della sicurezza pubblica, ed altra maggiore spesa per la manutenzione e ricambio del materiale d'armamento. Gli interessi sono pure cresciuti in confronto di quelli dell'anno antecedente, a cagione del maggior capitale impiegato nelle opere di completamento delle Stazioni e delle officine, e specialmente nell'aumento del materiale mobile: spese tutte però che per l'indole loro accrescono il patrimonio sociale. Questa maggior quantita di materiale mobile, non necessaria al traffico nel limite di lire quindicimila per chilometro, fu da noi consentita dopo aver avuto espressa promessa dal Governo di riformare l'attuale sistema vigente di garanzia a scala mobile. Queste promesse, fatteci fino del novembre 1876, dobbiamo credere che sieno per essere fra breve mantenute, poichè l'esperienza di molti anni e le indagini sugli effetti del presente sistema della scala mobile (il quale, un tempo, potea presupporsi utilmente praticabile), oggi comprovano come, variandolo, torni vantaggioso alla Società, ma più assai all'incremento dei traffici, e sopra tutto agli interessi diretti ed indiretti del pubblico erario.

Quest'anno non abbiamo creduto conveniente di gravare la liquidazione generale dell'esercizio di cui vi abbiamo intrattenuti coll'ammortamento dei prestiti a breve scadenza. A questo abbiamo supplito mediante la conversione delle corrispondenti annualità in Obbligazioni sociali tre per cento. Del modo seguito per tale sostituzione troverete ogni giustificazione nel Bilancio, che presentiamo alla vostra approvazione.

Per le ragioni sovra espostevi, questo Bilancio è riuscito meno soddisfacente di quello dell'anno antecedente, ma ci piace dirvi che le previsioni per l'anno in corso ci fanno sperare un risultato migliore di quello del 1878, confidando che il traffico si mantenga in tale misura che non rechi offesa agli interessi sociali.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore

1° Di presentare alla vostra approvazione i conti del 1878 ed il preventivo del 1879.

2° Di invitarvi ad eleggere, a forma dell'articolo 41 degli Statuti sociali, nove Consiglieri d'amministrazione, cioè sei in luogo dei signori:

Comm. Carlo Bombrini — cav. Vincenzo Denina — cav. Israele Guastalla di Modena — cav. Antonio Rossi — cav. Luigi Spinelli — cav, Dott. Luigi Pisa, uscenti di carica per turno e rieleggibili; uno in luogo del rimpianto Oneto Francesco fu Giuseppe;

e due in luogo dei consiglieri Bassi e Bombrini, eletti mentre ancora duravano in ufficio.

3° Di invitarvi a nominare tre Revisori del Bilancio e due supplenti, conforme prescrive l'articolo 32 degli Statuti.

Deliberazioni dell'Assemblea

Risultarono depositate Azioni 58,303, con diritto a voti 1,170.

Si constatarono intervenuti Azionisti 60, rappresentanti Azioni 55,690, con diritto a voti 475.

---

(1)		
Introiti lordi dell'Esercizio		L. 21,084,995.24
Prodotti fuori traffico		» 15,761.21
		L. 21,100,756.45
Meno: Spese generali Amministr. centrale	L. 1,626,543.55	
» ordinarie dell'Esercizio . .	» 12,928,688.39	
» straordinarie id.	» 1,760,069.69	
		» 16,315,301 63
Prodotto netto . . .		L. 4,785,454.82

Risultarono approvati all'unanimità la Relazione del Consiglio d'amministrazione, il Bilancio consuntivo del 1878 ed il preventivo del 1879.

Per la nomina a Consiglieri d'amministrazione ebbero i maggiori voti i signori:

Comm. Carlo Bombrini — cav. Vincenzo Denina — cav. Antonio Rossi — cav. Luigi Spinelli — cav. Dottor Luigi Pisa — cav. avv. Innocente Decio — cav. Israele Guastalla di Modena — cav. Giovanni Cini — Barone Vincenzo Ricasoli, i quali vennero per conseguenza proclamati Amministratori.

Infine risultarono eletti a Revisori del Bilancio i signori:

Comm. Carlo Peri — comm. Angelo Vegni — cav. Ulissi Cantagalli; ed a Supplenti i signori: cav. Lorenzo Luchi — Alessandro Borgheri.

Nostre Corrispondenze

Roma, 15 luglio

Crisi ministeriale, si sa (quantunque il saperlo non approdi a nulla, pur troppo), crisi ministeriale significa sospensione d'ogni negozio di Stato, ed altresì d'ogni altro in cui il Governo vi abbia qualche arte o parte. Gli è molto se nei Ministeri si disimpegnano gli ordinarii affari d'amministrazione, che, o non ammettono indugio, salvo ad arrestare addirittura la macchina, o camminano da sè. Dove pescare adunque la materia per una corrispondenza? Vogliate quindi non darmi colpa della scarsissima valigia. —

Non è ancora spenta l'ultima eco delle disperate grida di dolore degli abitanti di Zeghedino, che videro interamente distrutta la loro città dalla Theiss irrompente irresistibilmente attraverso la propria arginatura. Ma non si ricorda forse più che da pochissimi in Italia, come l'insigne Paleocapa, chiamato dal Governo austrriaco ad esaminare il progetto d'arginamento che fece testè sì mala prova, previde in certo modo l'avvenuto disastro, ove si avesse perdurato nell'ostinato concetto di non mutare lo sbocco della Maroch, che entra ad angolo retto nella Theiss (Tibisco) a Zeghedino. Sfortunatamente *(Quod non mortalia pectora cogis Auri sacra fames!)*, pel timore di deviare il centro del commercio degli scambi da Zeghedino, si vide il meglio indicato dal senno di Paleocapa, ma si è seguìto il peggio. I fatti vennero a provare come l'idraulico italiano fosse un verace profeta. Ciò dev'essere tornato, con profondo rammarico, alla memoria del Ministero delle comunicazioni ungarico; ed avendo deliberato di convocare un Areopago dei più competenti tecnici, affine di essere consigliato sul da farsi per l'avvenire, si è diretto altresì al Governo nostro colla preghiera d'inviargli un degno ingegnere dello Stato.

E l'onorevole incarico di recarsi a Pesth venne affidato al presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, comm. Barilari. La prima riunione ebbe luogo ai primi del mese corrente, e la Commissione non impiegherà meno di due mesi a compiere i propri studii.

L'Olanda vi delegò il direttore del Watterstat, signor Waldop; ed il Belgio vi inviò il direttore generale delle opere pubbliche, sig. Maus. —

La variante sulla terza sezione delle nuove linee ferroviarie Sarde da Macomer a Giave, il cui progetto vi annunziai la settimana scorsa essere stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, è una variante ragguardevolissima, della quale non mancherò di tenervi dettagliatamente parola la volta successiva.

La Stazione di Cagliari, che non lascia nulla ad invidiare a quelle delle principali città commerciali del continente, sarebbe già da parecchi giorni aperta al pubblico servizio, senza una vertenza esistente fra quel Municipio e la Compagnia Reale Sarda intorno al tracciato della strada d'accesso; e la Compagnia è ben decisa, stando ogni ragione da parte sua, a tenerla chiusa sino a questione risolta. *Caveant Consules* di Cagliari. —

Eccovi il solito riassunto delle più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 6 al 13 corrente.

La Sezione 1ª approvò il progetto per la costruzione del 3° tronco da Colle di Fano alla Sella di Fustagnano, della provinciale di 1ª serie da Teramo a Bosco Martese; quello pel tronco della provinciale Carnica, da Villa Santina al Monte Mesurino, compreso tra l'abitato di Cella e la sponda destra del torrente Stabia, in provincia di Udine; il progetto per sistemazione della nazionale d'Alemagna, fra S. Croce e Cimafadalto, in provincia di Belluno. Approvò pure il progetto d'appalto per la costruzione di un ponte a doppio uso sul fiume Platano, lungo la ferrovia Romagnano-Bellamuro; e finalmente dichiarò degni di approvazione i progetti compilati dalla Società Veneta di costruzioni per un *tramway* a vapore da Vicenza a Valdagno.

La sezione seconda approvò i progetti:

Per imbancatura esterna in cinque tratti dell'argine sinistro di Po nel Comprensorio del *Basso Sicomario*, in provincia di Pavia;

Per difesa frontale alla sponda sinistra del Po al froldo *Arginone*, in provincia di Cremona;

Per lavori urgenti alla arginatura destra del Po al froldo Colombara presso Borgofranco, in provincia di Mantova;

E finalmente pel prolungamento della banchina murata da costruirsi a levante del porto-canale di Rimini.

Il Consiglio generale poi approvò il tracciamento generale del tronco di strada provinciale Calore-Ofanto, in provincia di Avellino, da Sotto Teora a S. Ilarone; il progetto di massima di una ferrovia da Viterbo ad Attigliano; e, con qualche modificazione, quello per chiusura della rotta presso Pieve di Porto Morone, nell'arginatura sinistra del Po, nel Comprensorio di Po e Lambro, in provincia di Pavia.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Colla costituzione del nuovo Ministero Cairoli, in seguito all'ultima crisi avvenuta, l'on. Baccarini ha ripreso la direzione del dicastero dei lavori pubblici, che già tenne sotto il primo Ministero presieduto dallo stesso on. Cairoli.

Noi ci felicitiamo del ritorno dell'on. Baccarini, nel quale non si può non riconoscere un'attitudine ed una competenza incontestabile e di felice augurio pei molti ed importanti lavori di cui il paese ha bisogno.

Mentre possiamo confermare che pel 25 corr. la linea pontebbana sarà compiuta e potrà essere aperta al pubblico, essendosi già eseguite felicemente le corse di prova anche sul ponte provvisorio in legno a Ponte di Muro, e la locomotiva essendosi spinta sino oltre Pontebba, dobbiamo però notare che il tratto successivo della linea sul territorio austriaco, cioè da Pontafel a Tarvis, non potrà forse pel detto giorno essere completamente pronto.

Malgrado ciò, il Governo italiano è disposto ad aprire la propria linea all'esercizio pei viaggiatori e per le merci a grande velocità con un orario provvisorio, in riserva di attuare quello già concretato a Vienna dai delegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e delle Amministrazioni ferroviarie austriache, orario tuttora pendente all'approvazione dei rispettivi Governi.

Nella scorsa settimana entrarono felicemente nel bacino della Stazione marittima di Venezia due grossi bastimenti inglesi, uno della portata di tonn. 1600, colla immersione di m. 5.50, e l'altro di portata ancora maggiore, cioè 2400 tonn.; e ciò allo scopo di scaricare cereali provenienti dalla Russia, per essere depositati in quei grandi Magazzini a comodo del Commercio, in seguito a speciale concessione del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Questo fatto deve ritenersi di somma importanza, dimostrando come quella Stazione si presti benissimo allo scopo per cui venne costruita; e si può quindi augurare e sperare che cessi finalmente ogni ritrosia all'uso di una grand'opera, destinata a favorire lo sviluppo del commercio veneziano.

Lunedì scorso ebbe luogo la inaugurazione del *tramway* a vapore da Vercelli a Gattinara. La Società dei *Tramways* Vercellesi aveva generosamente disposto che il prodotto delle corse di quel giorno venisse destinato a sollievo degl'inondati, ed il risultato non poteva essere più soddisfacente.

La nuova linea è lunga circa 33 chil., ed attraversa pure abitati angusti e tortuosi. L'armamento, collocato tutto sulla strada provinciale, è solidissimo; ed è una novella prova dell'utilissima applicazione, che si può estendere dappertutto, di questo comodo ed economico sistema di locomozione e trasporto.

Il materiale ruotabile è eccellente, ed esce dal rinomato Stabilimento Grondona di Milano, come quello che la stessa Società usa per l'altro tronco Vercelli-Trino.

Il servizio pubblico venne ieri aperto con 4 corse di andata e ritorno; e sappiamo che la stessa Società sta studiando il progetto per il prolungamento della linea sino a Borgosesia.

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, riconoscendo che l'obbligo di eseguire presso la Cassa centrale di Milano i depositi relativi alle gare indette per le forniture, lavori od altro, allontana molte Ditte dal concorrervi, e desiderando rendere più agevole il loro intervento, emanerà quanto prima disposizioni per lasciare la facoltà di effettuare quei depositi nelle principali Stazioni della rete.

La suddetta Amministrazione ha pubblicato un ordine generale di servizio con disposizioni tendenti a prevenire le manomissioni ed i furti di bagagli e merci.

Sappiamo che la provvista di una muta di caldaie marine del tipo *Caracciolo*, composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna, e relativi accessorii, ad uso della R. Marina, fu definitivamente aggiudicata alla Ditta Galopin-Süe, Jacob e Comp. di Savona.

Ci scrivono da Picerno che sul tronco in costruzione Baragiano-Calciano, l'11 corr., circa alle 3 pom., avvenne una disgrazia, da tutti assai deplorata.

Un treno-materiali dell'Impresa Medici, composto di 5 vagoni di ghiaia e di apposita locomotiva di servizio, presso il chil. 7° si fermava per lo scarico. Quivi abbandonati i carri, ch'erano muniti di un solo freno, la locomotiva faceva ritorno isolata verso il punto di partenza, quando ad un tratto i carri, mossi dalla squadra di manutenzione, si posero in marcia, e stante la molta pendenza della strada (26 p 0|00), presero tale velocità, che non valse più alcuno sforzo ad arrestarli.

Giunti al chil. 4.700, investirono un povero cottimista, certo Felice Alessio d'anni 25, che rimase sull'istante cadavere. Ed altre disgrazie, forse maggiori, potevano accadere, se il coraggioso macchinista, sfidando ogni pericolo, non vi avesse arrestata la locomotiva per ricevere l'urto dei carri, che fu terribile, ma senza funeste conseguenze.

Il povero Alessio lascia la moglie e due teneri bambini nella miseria!

L'inchiesta, che si farà su questo funesto accidente, dimostrerà se vi fu vera trascuranza in qualcheduno, e su chi debba ricadere la responsabilità, trattandosi di servizio affatto privato, il quale dev'essere condotto secondo le norme sancite da speciali regolamenti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tramways di Roma. — La *Libertà*, del 14, dice:

La Commissione edilizia consultiva ha tenuto una lunga seduta giovedì, nella quale si è esclusivamente occupata della compilazione dei Capitolati speciali per la concessione delle diverse linee di *tramways* nell'interno della città. I Capitolati già preparati dall'Ufficio tecnico furono nuovamente esaminati dalla Commissione, ed approvati dopo qualche lieve modificazione.

Il Sindaco li presenterà al Consiglio in una delle prossime sedute, facendoli seguire delle varie proposte per la concessione delle linee. Prima dunque che i nostri Padri Coscritti prendano le vacanze, anche questa questione dei *tramways*, che minacciava di diventare eterna, sarà risoluta.

Se siamo ben informati, la Commissione avrebbe riconosciuta l'opportunità di accordare alla Società Belga delle ferrovie economiche, la quale ha i suoi binarii colla linea di Tivoli che giungono fino all'Esedra, la concessione della Via Nazionale fino a Piazza dei SS. Apostoli.

Tramways di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 7 corr., autorizzò in massima gli eredi Colli, concessionarii della ferrovia Torino-Rivoli, a praticare, mediante l'osservanza delle prescritte condizioni, alcune modificazioni al tracciato della ferrovia presso la strada provinciale alla Tesoriera per servizio del *tramway* da piazza dello Statuto.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Leggesi nella *Sicilia*:

Abbiamo veduto, e non senza il più sincero compiacimento, collocato di già il binario per la linea ferroviaria Palermo-Trapani. Vuolsi, per quanto se ne dice, che il primo tronco si aprirà al più tardi nel prossimo ottobre, ed anche questo fatto ci rallegra.

Però non possiamo fare a meno di annunziare una strana voce che circola da alcuni giorni. Si tratterebbe che l'Impresa abbia di già disposto il personale degli impiegati, non solo pel primo tronco, ma per tutta intera la linea, e che questo personale sia stato scelto fra la gioventù del continente, dietro le solite raccomandazioni di Ministri e Deputati. Noi stentiamo a credere ciò. Sarebbe non solo strano, ma crudele, mentre tanta parte di gioventù sici-

liana langue nell'ozio, priva di un avvenire, il non preferirla negli impieghi ferroviarii a quella continentale e chiudere così anche quest'altro adito a poter campare onestamente la vita.

La Direzione della ferrovia Palermo-Trapani, che è composta d'uomini di sentimento patriottico e di coscienza, badi un tantino a questa faccenda.

Non sono pochi anni, la Direzione delle ferrovie Calabro-Sicule apriva un concorso per più di cinquanta posti di impieghi, da conferirsi dietro i risultati di un esame che fu tenuto in Messina, e sui titoli che si sarebbero prodotti dai concorrenti; perchè la Direzione della ferrovia Palermo-Trapani non si attiene a questo sistema nel dare gli impieghi?

Ferrovia Milano-Erba. — Leggiamo nella *Perseveranza* d'oggi:

Ieri sera, alle ore 7, partiva dalla Stazione di Milano in piazza d'Armi il treno d'inaugurazione del primo tronco di questa linea, Milano-Paderno. Il treno si componeva di 12 carrozze.

Rappresentavano il Comitato promotore di cavalier Pietro Clerici, vice-presidente di esso; l'Ufficio tecnico, l'ing. Campiglio; ed il Municipio di Milano, l'ing. assessore Tagliasacchi.

Il convoglio fu festeggiatissimo lungo tutta la linea, ed arrivò a Paderno alle sette e mezzo. Ivi le dette rappresentanze furono ricevute dal ff. di sindaco, nobile Ambrogio Uboldi, e dall'assessore avv. Maga, entrambi i quali pronunziarono parole che s'attagliavano assai bene alla circostanza. Pronunziò pure un discorso il cav. Alberto De Capitani d'Arzago, nella cui casa alla numerosa comitiva, ivi raccoltasi, vennero serviti squisiti rinfreschi.

La banda musicale del Comune suonò alcuni pezzi: il paese era leggiadramente imbandierato e illuminato.

Il convoglio ripartì da Paderno alle 9 1/2 alla volta di Milano, ove arrivò alle 10.

Il servizio e tutto il materiale sono ottimi, e uguagliano quelli che il pubblico già da tempo ha potuto esperimentare sulla strada Milano-Saronno della medesima Società.

L'introito lordo di questa corsa è stato con benefico pensiero destinato a favore degli inondati.

Tramway Milano-Magenta-Castano. — Sullo scorcio del corrente mese verrà inaugurato il tronco Milano-Sedriano del nuovo *tramway* Milano-Magenta-Castano. L'altrieri cominciarono le prove davanti ad una rappresentanza governativa e provinciale, con macchine dello stabilimento Krauss.

Tramways Cassano d'Adda-Treviglio. — La Deputazione provinciale di Milano ha in questi giorni deliberato:

1° di approvare la sostituzione dei signori ingegneri Cesare Gerosa e Schuthess e C. ai signori avvocati Finzi e Ponti nella domanda di concessione per un *tramway* a vapore per Villa Fornaci, Cassano d'Adda e Trevigiio, e ciò dietro istanza presentata dall'avvocato I. G. di Morpurgo.

2° Di assegnare ai concessionarii subentranti il giorno 1° novembre come termine invariabile per la formazione regolare dello Società e per la dimostrazione di avere in pronto il capitale occorrente per l'impianto ed esercizio della ferrovia; dopo di che, e quando i concessionarii abbiano pienamente soddisfatto, la pratica verrà portata al Consiglio provinciale con voto favorevole della Deputazione per l'approvazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* reca quanto segue, riferendosi alla seduta del 14 corr. del Consiglio federale:

In base al protocollo finale sull'ispezione dei lavori al gran tunnel del Gottardo, datato da Göschenen il 15 settembre 1877, l'importo delle annualità fisse durante il quinto ed il sesto anno di costruzione del Gottardo non venne pagato, ma, com'era stato risolto, fu deposto nella Cassa federale. Ora, la contastazione finanziaria della Società avendo avuto luogo e la ricostituzione finanziaria essendo assicurata, vien versata alla Direzione la somma di franchi 2,842,000 richiesta coi relativi interessi.

— In base ai trattati internazionali, a risoluzioni federali, e ad ulteriori risoluzioni del Consiglio federaie, gli obblighi della Società della ferrovia del Gottardo verso la Confederazione vennero redatti in forma di un unico e riassuntivo decreto.

— I piani per l'esecuzione dei lavori di terra sul tronco Giornico-Bodio, presentati dalla Direzione della ferrovia del Gottardo, sono approvati.

— Secondo la *Sol. Volkszeitung*, sembra probabile che la direzione della parte tecnica dei lavori della ferrovia del Gottardo abbia ad essere affidata ai sig. ing. Dietler di Soletta

— Con circolare del 27 giugno, il Consiglio federale avverte i Governi dei Cantoni sovvenzionanti la ferrovia del Gottardo, che ora tutte le condizioni sono adempiute, perchè secondo l'art. 1 e 2 della legge federale concernente l'assegno di sussidii alle ferrovie delle Alpi del 22 agosto 1878, la Confederazione possa partecipare con una somma di fr. 4 1/2 milioni al sussidio di 8 milioni fissato per la Svizzera col trattato internazionale del 12 marzo, quindi anche gli impegni assunti dai Cantoni nella sovvenzione del Gottardo sono definitivamente entrati di diritto in vigore.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria, durante la scorsa settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 22.40, dal lato di Airolo m. 28.40; in totale m. 50.80, ed in media giornaliera mi 7.25.

Restano da perforare m. 1408.30.

Ferrovia del Sempione — L'Assemblea generale degli azionisti della ferrovia del Sempione, che ebbe luogo il 28 giugno p. p. in Briga (come avevamo annunciato), ha costituito come segue il proprio Consiglio d'amministrazione: ing. Lommel, avv. Moret, Ernesto Mercier, colonello Carrard, Vautier in Grandson, direttore Bornand e Perdonnet. Il rapporto ed il resoconto dell'Amministrazione dell'anno 1878 vennero approvati all'unanimità.

Ferrovie francesi. — Il Senato intraprese giovedì scorso la discussione del progetto di legge relativo alla classificazione della rete complementare delle ferrovie di interesse generale. È stata adottata l'urgenza.

La discussione si è limitata il primo giorno ad un notevole discorso del sig. Krantz, che prese a combattere il progetto per la sua estensione. A questo proposito, la *Semaine financière* fa le seguenti osservazioni:

« L'on. senatore non si presenta come un aperto avversario dei progetti del ministro Freycinet; egli non condanna in massima, l'emulazione, che si è spiegata nelle regioni governative e parlamentari, in favore dei grandi lavori; ma egli teme soltanto che si esageri il movimento, che si voglia far troppo in una volta e troppo presto.

« Egli accenna all'estensione successiva data al primitivo progetto, in seguito alle diverse prove ch'esso dovette subire. Da principio, si trattava di 15,748 chilom. da far entrare nella rete complementare, e coi 22,141 chilom. attualmente in esercizio, si giungeva a costituire una rete d'interesse generale di 38,000 chil.: cioè si dava a questa rete uno sviluppo che superava già di 2000 chil. quello delle nostre strade nazionali, che si additò come il limite massimo a cui potesse giungere la costruzione delle ferrovie.

« Ma che avvenne d'allora in poi? Che gl'interessi sovraeccitati dall'annuncio di una classificazione destinata a soddisfarli una volta per tutte, non vollero lasciar passare l'occasione unica che loro veniva offerta, ed elevarono innumerevoli reclami. Le Commissioni, il Governo non poterono chiudere l'orecchio a tutte le domande formulate in un profluvio di emendamenti: un gran numero ne venne accolto, e così si trovarono oltrepassate tutte le previ-

sioni. (*) Quasi 4000 nuovi chil. sono oggidì compresi nel primitivo progetto di classificazione, senza parlare delle ferrovie promesse all'Algeria.

« Ora il sig. Krantz trova ch'è accordar troppo alle impazienze ed alla voga. Egli domanda se il paese avrà capitali sufficienti per far fronte a tutte le imprese di cui si vuol dotarlo per il suo bene; se basterà un termine di 12 anni per giungere al compimento delle grandi reti, dei porti, dei canali ed altre vie di navigazione, per accingersi poi a quella rete di ferrovie d'interesse locale, che alcune menti immaginose pensano di estendere a 40,000 chil., ma che, ridotta pure alla metà, non lascierebbe però di far apparire sull'orizzonte un carico considerevole.

« Il sig. Krantz vorrebbe che nei progetti in discussione si pensasse almeno a stabilire, anzichè una classificazione uniforme e generale per tutte le nuove linee, una classificazione per gruppi e per importanza, in modo che in prevenzione si sapesse quali sono le imprese che hanno un carattere d'urgenza, e quelle che possono essere aggiornate. L'oratore teme la confusione, che potrebbe nascere da una situazione male definita, mettendo alle prese ogni sorta d'influenze e di pressioni. Volendo intraprendere troppo in una volta, si produrrebbe inevitabilmente la carestia, il rialzo dei terreni, della mano d'opera e di tutti i materiali.

« Un'altra obbiezione mossa dal sig. Krantz contro il progetto si è quella relativa al mezzo di distinguere le linee, per le quali sarebbe necessario il doppio binario, e quelle per le quali basterà uno solo. La mancanza di precise indicazioni in proposito implica inevitabilmente una incognita nella spesa: in ragione di 70,000 fr. al chil., la differenza del doppio o semplice binario, secondo i casi, può non essere senza importanza.

« Qualora gli venga data soddisfazione su questi due punti: classificazione di priorità, ed indicazione esatta della estensione delle linee a doppio o semplice binario, egli non si ritrarrà dal programma del Governo, i cui più grossi inconvenienti verrebbero così tolti ».

— In risposta al senatore Krantz e ad altri oppositori, il ministro Freycinet dimostrò l'economia del suo programma, che si accusa di esagerazione. Ricordò anzitutto che una Commissione, nominata dal Senato per esaminare come si dovesse completare la rete ferroviaria d'interesse generale, aveva proposto la classificazione di circa 5000 chil., mentre il progetto di legge attuale domanda la classificazione di 7000 chil. Se si aggiungono all'una ed all'altra cifra i 35,000 chil. in esercizio o in costruzione, si arriva a 40 o 42,000 chil, cioè colla differenza di 1/20. Non si può dunque seriamente sostenere che il progetto del Governo differisca dalle conclusioni del rapporto della Commissione nominata dal Senato.

Quanto all'asserzione che le finanze dello Stato non sieno sufficienti per incontrare una spesa così considerevole, il Ministro disse che si dimentica come dal 1860 al 1870 si spesero 450 milioni in media all'anno; mentre le linee, di cui ora si propone la classificazione, non costeranno più di 300 milioni all'anno, in ragione di 1500 chil. nel corso di 10 anni Vi sarà dunque un risparmio di 150 milioni, che il sig. Freycinet propone precisamente di consacrare ai lavori dei porti e canali.

Il Ministro chiuse il suo discorso, facendo appello al patriottismo del Senato, il cui voto non può essere che unanime, quando si tratta della prosperità e della grandezza della Francia. —

Con ciò fu chiusa la discussione generale.

— Il Senato votò poi per urgenza il progetto di legge relativo all'approvazione della Convenzione conchiusa tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia della ferrovia da Besançon a Morteau. E furono pure votati per urgenza i progetti di legge per la dichiarazione di utilità pubblica delle linee da Auray a Quiberon e da Velluyre a Fontenay-le-Comte.

(*) Lo stesso avvenne anche tra noi col progetto delle nuove costruzioni, testè approvato dalla Camera dei deputati.

(La Red.)

Ferrovie in Algeria. — Il Senato francese ha votato in prima deliberazione il progetto di legge relativo alla classificazione della rete complementare delle ferrovie in Algeria. Due emendamenti vennero svolti alla tribuna. Uno di essi mirava a ristabilire la classificazione di una linea da Tlemcen ad Orano per Lamoricière o per Sidi-bel-Abbès. Questa linea figurava già nel progetto del Governo; ma la Camera dei deputati, sul reclamo del Consiglie generale di Orano e di parecchi Consigli municipali interessati, le aveva sostituita una linea diretta verso l'ovest, che, partendo da Orano, si accostasse, lungo tutto il suo percorso, al litorale marittimo ed alla frontiera del Marocco. Il Ministro dei lavori pubblici ricordò che tale sostituzione era stata fatta con riserva, e che la linea da Tlemcen ad Orano per Sidi-bel-Abbès, non era definitivamente abbandonata, ma soltanto aggiornata.

Il secondo emendamento aggiungeva alla classificazione proposta la linea da Biskra ad El-Goleah. Biskra è il punto più avanzato verso il sud della rete algerina; ed El-Goleah è situata verso il confine meridionale dei possessi francesi. La linea progettata, per Tuggurt ed Ouargla, si svilupperebbe per 500 chil. L'autore dell'emendamento cercò di dimostrare tutta l'utilità di questa linea, che potrebbe diventare il primo tronco di una ferrovia transsahariana tra l'Algeria ed il Sudan.

— Il Ministro dei lavori pubblici rispose che il Governo si è già preoccupato degli studii delle linee, che potrebbero esser tracciate verso l'Africa centrale. Nel mese di aprile, fu da lui istituita una Commissione preparatoria, composta di un certo numero d'ispettori generali e di due direttori delle grandi Compagnie ferroviarie francesi. Questa Commissione preparatoria, conoscendo l'importanza dell'argomento, propose la nomina di una Commissione più estesa, che avesse lo scopo di tracciare un programma di esplorazione; ed il Governo sta raccogliendo gli elementi per questa Commissione. Appena fissato il programma di esplorazione, il Governo dirigerà un certo numero di commissarii incaricati di studiare le direzioni per le quali paresse più utile collegare la ferrovia diretta verso il centro dell'Africa.

Dopo tali spiegazioni del Ministro, il Senato deliberò di respingere i due emendamenti.

— Leggesi poi nella *Solidarité* d'Algeri, che la linea ferroviaria da Guelma a Costantina è terminata. Il collaudo di essa avrà luogo il 20 corr., e l'apertura il 29.

Si potrà così andare direttamente in ferrovia da Bona a Costantina. Crediamo poi che una probabile combinazione permetterà di spingersi sino a Setif, facendo coincidere l'arrivo del treno della linea Bona-Guelma-Costantina colla partenza del treno da Costantina a Setif.

Ferrovia dell'Arlberg — Si è già accennato alle pratiche fatte dal Governo di Vienna colla Svizzera e la Francia per la costruzione della linea ferroviaria dell'Arlberg, la quale metterebbe direttamente il mercato austro-ungarico in comunicazione coll'occidente europeo.

Le ultime notizie del *Tagblatt* recano che la Svizzera avrebbe dichiarato di essere pronta a concorrere, anche con mezzi materiali, alla costruzione della progettata ferrovia. Anche la Francia accolse con tutto il favore l'idea del Governo di Vienna; ed in base a ciò, il *Tagblatt* dice che l'Austria non trovasi in istato di isolamento economico, ma può contare sull'appoggio attivo dell'Occidente.

La ufficiosa *Montag's Revue* poi assicura, dal canto suo, che il conte Taaffe, probabile presidente del nuovo Gabinetto cisleitano, è favorevolissimo alla attuazione della ferrovia dell'Arlberg; per cui può ritenersi che, appena assodate le cose politiche interne, le trattative in proposito saranno portate su un terreno di attuazione pratica.

Tunnel sotto la Manica. — Ecco alcune notizie circa i lavori che si stanno facendo per la costruzione del tunnel sotto la Manica.

Il tunnel non è per anco cominciato: gl'ingegneri hanno soltanto fatto aprire un pozzo a 500 m. al di sopra di Sangatte, per rendersi conto della profondità ottenibile e delle correnti acquee. Allorchè gli esperimenti saranno terminati, si comincierà il tunnel nel villaggio medesimo.

Il pozzo attuale ha m. 2.80 di diametro, e deve giungere ad 80 m. di profondità. I lavori sono però sospesi da tre mesi, avendo l'abbondanza dell'acqua impedito agli operaj di continuare. Una nuova macchina fu necessaria, mentre quella che si aveva non poteva estrarre che 1,300 litri d'acqua al minuto, ed il lavoro ne esige il doppio. Si è giunti a 38 m. di profondità, ma i lavori si ricominceranno nel prossimo dicembre.

La materia estratta è una terra bianca, cretacea ed assai dura. Il pozzo è scavato a 100 m. dal mare; e malgrado ciò, l'acqua che sorge dalle colline adiacenti è potabile e di un gusto gradevolissimo.

Ferrovie spagnuole. — Si ha da Madrid, 10:

La discussione dell'indirizzo sembra dover prolungarsi alle Cortes sino al 20 luglio. L'intenzione del Governo è di far discutere e votare, prima della proroga, il progetto di legge riguardante l'aggiudicazione dei lavori delle ferrovie del Nord-Ovest. 27 Compagnie, la Compagnia del Nord della Spagna e i Sindacati francesi e belgi si propongono di concorrere a quell'aggiudicazione.

Ferrovie d'America. — La concorrenza delle ferrovie nell'ovest degli Stati Uniti ha preso testè proporzioni finora non mai vedute Le tre ferrovie da Kansas a San Luigi (Missouri) ed a Chicago, cioè una distanza di circa 500 chil., hanno successivamente ridotto le loro tariffe da 16 dollari sino a 50 centi (1|2 dollaro). Una di esse ridusse questo prezzo a 5 centi (25 cent.), e subito le altre due fecero lo stesso, annunciando inoltre che i viaggiatori avrebbero diritto ad un bicchiere di birra a ciascuna delle Stazioni principali, a spese della Compagnia.

Questo grande ribasso di prezzi diede luogo a curiosi incidenti. Da alcuni anni, le Autorità di San Luigi si erano liberate dei loro vagabondi e indigenti, inviandoli isolatamente verso Kansas City, ove si trovano agglomerati in numero considerevole. Ora il sindaco di Kansas City ne fece fare una razzia, e li rimandò a San Luigi in un convoglio di oltre 700.

Notizie Diverse

Il Palazzo di Montecitorio. — Leggiamo nel *Diritto*:

In uno dei prossimi giorni, prima che la Camera prenda le ferie, si radunerà la Commissione incaricata di compilare un programma di concorso per la trasformazione del palazzo di Montecitorio. La Commissione è presieduta dall'on. Cavalletto.

Secondo che deliberava la Camera in Comitato segreto, il palazzo di Montecitorio deve subire grandiosi cambiamenti nella sua struttura interna, in guisa da rispondere, con più razionale distribuzione di spazio, alle varie esigenze della Camera.

Uno dei principali cambiamenti da farsi sarà la costruzione di una nuova aula per le sedute pubbliche in altra parte del vasto recinto, occupando, ove occorra, la piazzetta della Missione. Lo spazio occupato ora dalla grande aula sarà convertito in una specie di *square*, affinchè i deputati possano, volendo, intrattenersi a passeggiare e conversare all'aria aperta.

Biglietti degli Istituti consorziali. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 29 giugno scorso, con cui è sanzionata e promulgata la legge seguente, approvata dal Parlamento:

Art. 1. Il corso legale dei biglietti al portatore, emessi dai sei Istituti consorziali in base alla legge 30 aprile 1874, n. 1920 (serie 2ª), è prorogato fino al 31 gennaio 1880.

Per Reale Decreto potrà essere nuovamente prorogato fino al 30 giugno 1880, con quelle limitazioni e temperamenti che il Governo crederà opportuni.

Art. 2. Il Governo del Re presenterà al Parlamento, entro il mese di marzo 1880, una legge, la quale, informandosi ai principii della libertà e della pluralità delle Banche, stabilisca le norme e le guarentigie con cui, cessato il corso legale, possano sorgere ed operare in Italia altre Banche di credito e di circolazione.

Art. 3. La legge 30 aprile 1874 e la legge 30 giugno 1878 rimangono in vigore in tutte le parti non variate dalla presente.

Ispettori industriali. — Il *Diritto*, del 14, annunciò che S. M. il Re ha firmato i decreti di nomina dell'ingegnere Oreste Lattes di Torino e del signor Virginio De Francisci di Genova ad Ispettori delle industrie e dell'insegnamento industriale, pei quali posti era stato aperto il concorso già da varii mesi, come annunciammo.

Ufficii telegrafici. — Il 3 corrente è stato soppresso il posto elettro-semaforico di Monte Italia, ed attivato il 5, in sua vece, quello di Taormina (provincia di Messina).

Conferenza internazionale telegrafica. — — Il *Journal de Genève* ha da Londra, 10, il seguente dispaccio:

Le Commissioni si pronunziarono definitivamente per l'adozione d'una tariffa telegrafica per parola, coll'addizione del costo di cinque parole. In quanto al prezzo della parola, due sistemi si presentano. Alcuni chiedono che il prezzo della parola uguagli la tariffa attuale di 20 parole divise per 20; altri vogliono la stessa tariffa divisa per 25. I delegati di otto Stati sono contro la divisione per 25.

— Un telegramma da Londra, 14, annuncia che il Congresso approvò la mozione del delegato italiano, che stabilisce una tassa per parola su tutta la linea percorsa senza condizioni di *minimum* pel numero delle parole.

Esposizioni universali dell'Australia — Scrivono da Sydney, il 12 maggio, che in quella città erano quasi completamente terminati i fabbricati per l'Esposizione internazionale che vi deve aver luogo.

Da Melbourne poi scrivono, in data del 15 maggio, che la costruzione dei fabbricati per l'Esposizione va facendo grandi e notevoli progressi. La Commissione direttiva aveva chiesto al Governo un nuovo credito di 130,000 lire sterline per terminare i fabbricati annessi al palazzo principale, e che si opina debba riuscire un edifizio grandioso ed imponente.

Nuovo mare in Algeria. — Il progetto d'introdurre, mediante un canale, le acque del Mediterraneo nell'interno dell'Africa, e così convertire quegli inospitali deserti in un mare, acquista sempre più probabilità che diventi un fatto compiuto, dappoichè sino dallo scorso anno le Camere francesi votarono fr. 40,000 per la spesa degli studi, ed ora l'ingegnere Roudaire fece il rapporto della ispezione fatta e riferisce che pello scavo del canale nell'istmo di terra che interviene fra l'estremità di Chott-El-Djerid nel golfo di Gabes al proposto mare, la spesa non oltrepasserebbe i 20 milioni.

Da una relazione scritta dal detto sig. Roudaire, e stata letta dal sig. De Lesseps nell'Accademia delle scienze a Parigi, notasi che i vantaggi che ne deriverebbero dalla formazione di questo mare sarebbe un immenso miglioramento nel clima dell'Algeria e del Tunisino, mentre l'umidità prodotta dall'evaporazione di quella vasta superficie di acqua verrebbe dai prevalenti venti del mezzodì spinta verso quelle contrade, formando così un'atmosfera pregna di umidità che grandemente mitigherebbe l'intensità dei raggi solari e ritarderebbe la radiazione, ossia il raffreddamento delle terre durante la notte.

Il progettato mare sarebbe navigabile per i più grossi bastimenti, ed aprirebbe una nuova via commerciale verso i distretti che giacciono al mezzodì delle Aurès e dell'Atlas. Parimenti le sorgenti che da mezzodì, da ponente e da tramontana convergono verso il deserto, e che per la maggior parte dell'anno sono aride, diventerebbero di nuovo tanti fiumi come nell'antichità indubbiamente lo erano, e così renderebbesi la fertilità a quei vasti tratti di terreno ora tanto deserti, che circoscrivono quelle sponde.

Corazze italiane. — I giornali di Roma, 10, annunziano che l'ingegnere navale Mattei e l'on. Brin sono stati incaricati di visitare in Francia ed in Germania gli stabilimenti metallurgici e di assistere alle prove del tiro contro le corazze, affine di stabilire il tipo che dovranno avere le corazze italiane.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

In seguito agli avvenimenti della politica interna, anche le transazioni sui valori ferroviarii, nella scorsa settimana, procedettero stentate e prive d'importanza. Le Azioni Meridionali, da 404 scesero gradatamente a 398, e riebbero poi il 400. Le Obbligazioni relative deboli a 277 e 276; i Boni invariati e nominali a 580.75.

Alle Sarde non mancò qualche favore, che tennero a 280 e 280.75 quelle della serie A, ed a 276.50 contanti le altre della serie B e 278 fine mese. Le nuove, in buona vista, trovarono denaro a 262.75 circa.

Le Ferrovie Centrali Toscane negoziate a 440.50, decorrenza 1° luglio. Le Pontebbane stazionarie sul 419. L'Alta Italia sul 285.50 al 286.

Le Azioni comuni delle Ferrovie Romane s'aggirarono sul 113.

E non diversa è stata l'animazione della Borsa di Parigi: le Lombarde trattate a 192 ed a 190; le Obbligazioni relative a 259 e 259.75; eccezione fu fatta per le Vittorio Emanuele, le quali da 268 ascesero a 276. Le Azioni Romane oscillarono a stento sul 100 al 101; le Obbligazioni sul 295 al 305.

CONVOCAZIONI

Società per la cardatura e filatura dei cascami di seta in Jesi — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 24 corr. in Bologna (sede sociale, via Pignatari, 1), per udire le comunicazioni del Consiglio d'amministrazione, e per deliberare sulla riduzione del capitale ed altre modificazioni allo statuto sociale.

Società della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 4 agosto p. v. in Torino (sede sociale, via S.a Teresa, 18), per l'approvazione della contabilità del 1878, e per la nomina di un consigliere.

Società della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 4 agosto p. v. in Torino (sede sociale suddetta), per l'approvazione della contabilità del 1878.

Avvisi d'Asta

Il 22 corrente, presso la Prefettura di Teramo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale Bisenti-Elice-Manica, compreso fra la provinciale Adriatica ed il Casino De Blasiis sotto Città S. Angelo, della lunghezza di m. 10,602.70. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di San Costanzo (prov. di Pesaro), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dal ponte sul Metauro presso Fano deve condurre al Castello di Piagge, della lunghezza di m. 10,129.30, per il presunto importo di lire 56,245.38. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 3000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori occorrenti al rifiorimento e formazione della scogliera a difesa dei moli di Levante e Ponente nel porto di Nisida, sul dato di L. 49,781.94, così ridotto in seguito al ribasso ottenuto nel precedente incanto. Deposito interinale L. 3000 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Comando del Genio militare in Brescia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una caserma-scuderia nella caserma di S.a Marta in Brescia, per il presunto importo di L. 49,000. Lavori da eseguire entro 240 giorni. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione a basole e ciottolato di alcune strade interne di quella città, della complessiva lunghezza di m. 573.25, per la presunta somma di Lire 42,000. Deposito interinale L. 1800, in numerario o rendita D.P.

— Sino al mezzodì del 28 detto mese, presso i Commissariati militari dei 3 dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto della provvista di 300,000 chilog. di ferro finissimo in verghe tonde per pernotti, sul dato d'asta di lire 102,000, ribassato del 17 0[0 nei precedenti incanti. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del 1° tronco e costruzione del 2° della strada comunale obbligatoria detta di Rivarossa, in Comune di Agazzano, per il presunto importo di L. 50,506.98. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 4000 in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 6° tronco della strada provinciale Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra la Casalvieri ed il cimitero di Roccasecca, della lunghezza di m. 14,278.81, colla sistemazione del 7° tronco della strada stessa fra il detto cimitero e la provinciale di Sora, della lunghezza di m. 3004.05, in diminuzioue della complessiva somma di L. 463,556.09, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della nuova arginatura a difesa di terreni aggregati al 6° Comprensorio del Po, coll'ampliamento del suo perimetro, per il presunto importo di L. 67,100. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 3600 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Il 4 agosto p. v., presso il Municipio di Graglia (circ. di Biella), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Netro ad Occhieppo superiore, divisa in tre tronchi: il 1° della lunghezza di m. 2560.68, per il presunto importo di L. 81,871.82; il 2° della lunghezza di m. 2095.43, per L. 26,892.75; il 3° della lunghezza di m. 3201.85, per L. 25,828.97. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000 pel 1° tronco e L. 2500 per ciascuno degli altri due; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

24ª Settimana. — *Dall'11 al 17 giugno* 1879.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	439,239.35	303.76
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	403,098.18	278.77
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 36,141.17	+ 24.99
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	9,607,332.05	6,644 07
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	8,795,925.38	6,082.94
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 811,406.67	+ 561.13
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	177,531.23	153.71
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	134,164.33	116.97
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 43,366.90	+ 36.74
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.09	3,774,073.58	3,270.17
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,143.54	3,292,399.33	2,879.13
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.55	+ 481,674.25	+ 391.04

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,759.60	11,624.03	7,268.60
Piccola Velocità	7,186.80	317.21	4,096.70
Totali . . .	34,946.40	11,941.24	11,365,30

Strade Ferrate Romane

15ª Settimana — *Dal* 9 *al* 15 *aprile* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	582,055.71	18,054.46
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	528,874.90	16,642.44
Differenza (in più . . .	24	53,180.81	1,412.02
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'15 aprile 1879 .	1,660	7,525,464.47	15,758.99
Periodo corr. 1878	1,657	7,711,300.89	16,177.39
Aumento	3	—	—
Diminuzione	—	185,836.42	418.40

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	8,902.24	»	33,039.27	41,941.51
Bagagli e cani.	»	99.93	»	484.67	584.60
Merci a G.V. ..	»	795.77	»	4,522.18	5,317.95
Merci a P.V. ..	»	6,567.38	»	24,751.33	31,318.71
Introiti diversi.	»	337.75	»	579.44	917.19
Totale L.	»	16,703.07	»	63,376.89	80,079.96

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**
Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

GENOVA **Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele** GENOVA

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)
DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al
Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)
oppure dall'agente generale per l'Italia
Sig. Massimo Vuillaume, 20, *Via Palestro* — GENOVA.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA
(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

Anno XII. Mercoledì 23 Luglio 1879 **N.° 30.**

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Resoconto della Cassa Pensioni per l'anno 1878

Abbiamo testè ricevuto il rendiconto annuale della Cassa Pensioni presso l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, subentrata alla cessata Società: rendiconto riferibile all'anno 1878, decimosettimo della istituzione, e che fa seguito ai precedenti già pubblicati.

Prima di addentrarci nell'esame di questo interessante documento, come facemmo in passato (*), crediamo opportuno di riferire testualmente le parole premesse dal Comitato, presieduto dal comm. Vitali, circa le *Condizioni dell'istituzione:*

« Accertate le risultanze contabili e finanziarie della Cassa Pensioni al 30 giugno 1878, in esecuzione dell'art. 20 della Convenzione di Basilea, tutti i valori costituenti il patrimonio dell'istituzione alla data anzidetta, per una somma capitale di L. 17,003,800.08, furono dalla cessata Società delle Strade ferrate dell'Alta Italia regolarmente versati nella Cassa dell'attuale Amministrazione ferroviaria, per gli effetti dell'articolo 22 del vigente Statuto.

« Come provvedimento prudenziale e di sicurezza, il Comitato per la Cassa Pensioni, a sgravio della responsabilità inerente alla conservazione, da parte del Governo, di un così ingente capitale, e nell'interesse medesimo dei compartecipanti, ha poi deliberato, nella sua seduta dei 23 novembre 1878, che tutta la Rendita italiana al portatore posseduta dall'Associazione abbia ad essere convertita in Rendita nominativa intestata al Sodalizio.

« Null'altro essendo avvenuto di notevole che meriti una particolare menzione, si passa ora ad esporre i risultati della gestione per l'annata 1878, seguendo il sistema tenutosi nei Resoconti degli anni anteriori ».

(*) V. *Monitore* N. 21 del 1878.

Alla fine del 1877, i compartecipanti alla Cassa-Pensioni erano 17,354; ai quali, durante l'anno, vennero aggiunti altri 1497, per cui avrebbero sommato a 18,851; ma, essendone stati eliminati 378 per morti, dimissioni, licenziamenti e pensioni, il numero totale al 31 dicembre 1878 si riduceva a 18,473. Nel 1877 i nuovi ammessi erano stati 1605, e gli eliminati 366; per cui nel 1877 si ebbe una considerevole diminuzione nei primi, ed un aumento abbastanza notevole nei secondi. Però nel numero totale dell'anno risulta un aumento di 1,119.

Riepilogando il movimento generale degl'*inscritti* dalla istituzione della Cassa Pensioni a tutto il 1878, si ha che gli *entrati* sommarono in complesso a 22,946 (di cui 16,651 in età di 35 anni ed al disotto, 4,110 al di sopra di 35 anni, 103 provenienti dalle Costruzioni, 1727 dalle Ferrovie dello Stato, e 355 dalla Rete Veneta); e gli *usciti* sommarono a 4,473 (di cui 1,745 morti in attività di servizio, 1,327 dimissionarii, 859 licenziati, e 542 pensionati, compresi tra questi 125 morti); per cui rimangono i suddetti 18,473. —

Esaminando ora i *risultati della gestione*, ossia le operazioni effettuate durante il 1878, risulta che il totale dei *prodotti* ascese a L. 2,466,438.08, composte come segue:

1. Ritenute agl'impiegati sui loro stipendii in ragione del 3 0/0 . . . . L. (di cui L. 16,068 per versamenti di arretrati)	683,046.17
2. Contributo statutario, uguale alle ritenute ed ai versamenti come sopra . »	683,046.17
3. Dodicesimi sugli aumenti di stipendio (di cui 593.70 per arretrati) . . . . »	58,139.72
4. Prodotti dell'impiego dei fondi . »	929,572.33
5. Prodotti del cambio dell'oro, dei premii del Prestito nazionale, ecc. . . . »	112,633.69
L.	2,466,438.08

Le *Spese* presentano le cifre seguenti:

1. Pensioni	L. 489,232.91	
2. Soccorsi	» 23,630. »	
3. Rimborsi di ritenute	» 5,552.58	
	»	518,385.49

Rimanenza attiva per la gestione 1878 L.	1,948,052.59

Riporto L. 1,948,052.59
A cui aggiungendo l'attivo netto a tutto il 1877 in . . . . » 16,000,661.92

Si ha il fondo totale della Cassa Pensioni al 31 dicembre 1878 . . . . . . L. 17,948,714.51

I fondi disponibili, in base delle autorizzazioni del Comitato, furono impiegati durante il 1878 nell'acquisto di Rendita italiana 5 p. 0[0 per l'importo complessivo di . . . . L. 1,923,011. »

A cui aggiungendo:

a) Il valore dei titoli acquistati a tutto il 1877, cioè:

N. 33,926 Obbligazioni 3 0[0 delle Strade Ferrate del Sud dell'Austria, per . . . . » 8,615,306.85
» 1,310 Obbligazioni 5 0[0 della Pontebba . . . . » 445,489.50
» 560 Cartelle Rendita italiana 5 0[0, del capitale nominale di lire 8,614,200 . . . . . . » 6,515,699.50
» 5 Cartelle Prestito nazionale 1866, del capitale nominale di 100,000 lire; ma, dedotte L. 81,679.35 per 17 rate d'ammortamento, restano nominali L. 18,320.65, che al prezzo d'acquisto in L. 71.25 0[0 dànno . . » 13,053.51

b) Gl'interessi maturati al 31 dicembre 1878 sulle Obbligazioni del Sud dell'Austria e della Pontebba in . . . . . » 216,302.50

c) Il residuo di Cassa al 31 dicembre 1878 (di cui L. 89,807.23 in titoli da riscuotere, e L. 130,044.42 in denaro) . » 219,851.65

Si ha il suddetto fondo totale di L. 17,948,714.51

La somma di L. 1,923,011, impiegata nell'anno 1878 in Rendita italiana 5 0[0, ha fruttato L. 69,440, cioè un interesse medio di L. 3.611 p. 0[0 circa; lo stesso capitale nel 1879 frutterà L. 104,160, cioè un interesse del 5.416 p. 0[0 circa.

Le somme impiegate in Obbligazioni del Sud dell'Austria dànno il 5.5130 p. 0[0 in oro, depurato dalle tasse, e godono inoltre dell'ammortamento alla pari; la Rendita italiana, depurata della ritenuta per ricchezza mobile, frutta il 5.6646 p. 0[0; il Prestito Nazionale, egualmente depurato, frutta il 6.0912 p. 0[0, oltre alla eventualità del premio; e le Obbligazioni della Pontebba dànno il 6.2046 p. 0[0, depurato delle imposte e col beneficio dell'ammortamento alla pari.

In compleeso, il capitale dell'Associazione frutta lire 981,416.39 annue, nette da imposte, cioè il 5.604 p. 0[0, senza calcolare i premii, l'ammortamento e l'aggio valuta. —

Intorno alle *pensioni* ed ai *soccorsi* accordati durante l'anno, si ricavano le cifre seguenti:

Pensionati al 31 dicembre 1877 . . . . N. 1,111
(di cui 395 impiegati, 654 vedove, 62 orfani-famiglie)
Aggiunti nel 1878 . . . . » 179
(cioè 49 impiegati, 111 vedove, 19 orfani-famiglie)

Sarebbero in totale N. 1,290

Ma, dovendosi dedurre 27 impiegati e 22 vedove morti, 3 vedove rimaritate, 6 orfani che raggiunsero i 18 anni, ed 1 di essi morto, in totale » 59

Restano al 31 dicembre 1878 N. 1,231

(cioè 417 impiegati, 740 vedove, e 74 orfani-famiglie, colla età media di 56 anni pei primi, di 46 per le seconde e di 13 pei terzi).

Le quali pensioni importano la seguente spesa annua:
Impiegati (colla media di L. 603.24) . L. 251,553.95
Vedove (colla media di L. 330.35) . » 244,462.29
Orfani-famiglie (colla media di L. 73.95) » 5,472.29

Totale L. 501,488.53

I soccorsi accordati per una sola volta, durante i 17 anni di gestione, agl'impiegati, alle vedove ed alle famiglie di orfani importarono:
Per 1 solo impiegato (anno 1877) . . L. 540. »
Per 429 vedove e famiglie d'orfani (di cui 59 nel 1878, numero massimo, colla spesa di L. 25,540 e colla media di L. 432.88) . » 221,813.50

In totale L. 222,353.50

(colla media complessiva di L. 517.10). —

Alla fine del resoconto si è poi continuato nel sistema di raffronto, adottato nei resoconti precedenti, tra le previsioni del 1874 sulla probabile situazione dell'Istituto negli anni 1874-1878, ragguagliatamente al numero dei partecipanti effettivamente ammessi, e le risultanze reali verificatesi negli stessi esercizii; e dobbiamo constatare, che dalle relative tabelle si ricavano i dati più soddisfacenti circa lo sviluppo di questa provvida e benefica istituzione, e quindi non si può che augurarne assai bene anche per l'avvenire, con vantaggio di tutto il personale ferroviario, e con onore e lode di chi assai solertemente vi sopraintende.

LA FERROVIA DELLA PONTEBBA

Il *Giornale di Udine*, del 16 corr., ha pubblicato una corrispondenza da Chiusaforte, 12, nella quale, sotto il titolo *L'ultima tappa della Ferrovia Pontebbana*, si tratta degli ultimi lavori su quella linea, e specialmente della costruzione dei due grandi manufatti sul Dogna ed a Ponte di Muro, dei quali noi abbiamo già più volte parlato nei numeri precedenti.

Ad ogni modo, crediamo opportuno di riprodurre in gran parte quella corrispondenza, che vale a completare le relazioni da noi date, trattandosi di opere di somma importanza e che fanno veramente onore all'ingegneria italiana, e della imminente apertura di una ferrovia internazionale tanto utile e tanto desiderata.

.......Il tronco che ora si compie, costituito dalle due sezioni di Dogna e di Pontebba, misura la limitata lunghezza di poco più di 12 chilometri; ma sono 12 chilometri di opere d'arte, un seguito non interrotto di manufatti e di muri, di viadotti e di gallerie attraversanti senza posa le sporgenze di roccie o di detriti, di avvallamenti, di frane o di rii, che costituiscono le falde dirupate fra Chiusaforte e Pontebba, parte più angusta e tortuosa di questa valle.

Tre mesi or sono, i lavori dell'una e dell'altra sezione, affidati per la prima all'Impresa Comboni, e per l'altra all'Impresa Marsaglia, erano a buon punto; ma opere importantissime, di difficile e lunga esecuzione, cominciate da poco per controversi studii di pregetti, erano ancora da compiersi. Così non era ultimato il ponte-viadotto del Dogna, una trincea successiva franava ostinatamente, l'attraversamento della valle a Ponte di Muro era appena iniziato, e il piazzale della Stazione di Pontebba non era cominciato. Erano queste le condizioni del lavoro quando accordi internazionali fissarono al luglio l'epoca di ultimazione.

Uno sviluppo eccezionale di attività poteva solo compiere questo programma voluto da considerazioni superiori; ed

un'attività, direi quasi febbrile, si è davvero da allora sviluppata; è ad essa, alla concorde azione di tutti gli enti cooperanti nel lavoro, che si deve se oggi, epoca stabilita, la locomotiva ha potuto far risuonare il suo fischio sulla sponda della Pontebbana.

Dopo le prove di resistenza eseguite il 16 maggio al Ponte Fella, la posa del binario proseguì rapida in avanti; e le seguì dappresso la prova di resistenza di un altro manufatto a travata in ferro, fino a che nel giorno 5 corr. poterono eseguirsi le prove medesime sul ponte-viadotto che attraversa, presso l'abitato di Preret, lo sbocco della valle di Dogna nella valle del Fella.

Dei risultati di queste prove e della importanza di codesto manufatto si è già parlato diffusamente nella nostra corrispondenza da Dogna, 4, pubblicata nel numero del 9 corrente.

....Oltrepassato il viadotto del Dogna, superate con assiduo lavoro le gravi difficoltà che offriva la sistemazione della trincea di Preret, il binario raggiunse in breve il viadotto di Ponte di Muro, ultimo attraversamento della valle; e poichè al di là di esso il binario era stato collocato contemporaneamente con opportuni trasporti, non restava che da superare questo valico per collegare insieme l'intero tronco.

A questo attraversamento, ardito per dimensioni ed altezza, il lavoro fu una febbre; costituito da due archi laterali da ciascuna parte e da una travata in ferro centrale, il manufatto attraversa la valle dall'una all'altra sponda di roccia quasi a picco, collegando due gallerie, che si aprono dirimpetto sulle opposte falde della valle. Mentre si alzavano le pile e le vôlte degli archi laterali, nel centro, dove la travata in ferro non potrà essere collocata che nell'autunno, centinaia di carpentieri improvvisavano in limitatissimo tempo, assottigliato da ostinate pioggie, una impalcatura provvisoria di legno, lunga metri 75, alta 40. L'officina di Vulcano, una bolgia del sommo poeta avrebbero potuto dare una idea di quel cantiere, cupo, profondo, chiuso da roccie, solcato dalla impetuosa corrente del Fella, che spumeggiando frange le sue acque nei massi che gli sono letto; nel quale migliaia di operaj salivano, scendevano, s'arrampicavano compatti e confusi sulle pile, sui vôlti e sul fitto bosco delle stillate dell'impalcatura, mescolando al monotono rumore della corrente il frastuono variato e confuso di mille attrezzi e di mille voci diverse.

In circa due mesi di lavoro, proseguito con attività insuperabile dall'Impresa Marsaglia per le murature, e dalla Impresa Industriale pel ponte di legno, le arcate laterali e l'impalcatura furono ultimate; ed oggi per la prima volta, compiendo la prova di resistenza, la locomotiva, che paurosa era sembrata arrestarsi dinanzi a quell'abisso, ha attraversato il passaggio che scienza e lavoro le hanno apparecchiato.

Le prove di resistenza consisterono nell'aggravare il ponte di legno con vagoni carichi di ghiaia, che stanziarono per mezz'ora sull'impalcatura; indi nel passaggio a passo lento dei carri stessi spinti da due locomotive di montagna, e infine nel passaggio a corsa sul ponte delle due locomotive medesime.

Chi ha assistito a questa prova (e vi erano, oltre al R. Commissario cav. Bertolini e suoi ingegneri, ai Capi-servizio ed Ingegneri dell'Alta Italia ed al personale delle Imprese, molte gentili signore e numeroso stuolo di spettatori), non ha potuto sottrarsi ad un senso spontaneo di paura nel vedere il treno librarsi, quasi nello spazio, su quel castello di legno alto 40 metri, ed ha forse per un istante temuto che treno e castello precipitassero nel vuoto; ma la ragione delle cifre ha trionfato, e il treno è passato imperterrito, e le quantità minime di inflessione e di oscillazione. riscontrate alle varie prove da appositi osservatori, hanno dimostrato ad evidenza la robusta rigidità di quel passaggio, sul quale, guardando l'abisso, i viaggiatori potranno d'ora innanzi tranquillamente transitare.

Ultimata questa prova, e rimandati alla fermata di Dogna i carri di ghiaia, le macchine proseguirono la via per sottoporre a prova altri minori manufatti in ferro esistenti fra il Ponte di Muro e Pontebba; e compite in breve queste ultime esperienze, alle 3 pom. il treno di prova, preceduto da una locomotiva sulla quale sventolava il vessillo nazionale, sbucava fischiando dalla lunga galleria di S. Rocco, e attraverso il piazzale della Stazione di Pontebba, fra gli spari dei mortaretti e le grida festanti della popolazione, andava ad arrestarsi sulla sponda della Pontebbana a dare all'amica Nazione vicina il saluto della fratellanza dei popoli nelle opere di civiltà e di progresso.

Una modesta refezione, offerta dal personale tecnico dell'Amministrazione ferroviaria ai membri del R. Comissariato, alle signore che avevano abbellita la festa colla loro presenza, e alle Imprese, rifocillò tutti dalle fatiche sofferte, e tornò opportuna; poichè, se la strada percorsa era stata breve, il viaggio non si era compito senza disagi per le soste e pel caldo.

Alla fine della refezione, durante la quale la soddisfazione di aver toccato la meta attesa da 7 anni sparse la vivacità, l'allegria, alcuni brindisi, questo inevitabile commensale di ogni convegno gentile, furono pronunciati dal sig cav. Bertolini ad elogio del personale ferroviario, dal sig. cav. Richard a ringraziamento al sig. Commissario, e da altri ad elogio di tutti.

E questi brindisi risposero ai sentimeuti di tutti i convenuti; poichè è l'opera concorde di tutte le forze, l'alleanza della mente col braccio, che hanno condotto e compito con tanta rapidità un lavoro di sì alta importanza; e vi cooperarono con eguale zelo Governo ed Amministrazione dell'Alta Italia, Dirigenza ed Imprese, capi ed operaj.

Ma, poichè è giustizia che il lavoro abbia qualche volta, se non altro, il compenso di pubblico elogio, ci sia concesso di fare dei nomi e di segnalarli alla pubblica approvazione; ci sia permesso, cioè, di esprimere una parola di elogio alla intelligente ed abilissima direzione data in quattro anni di lavoro dall'ing. Capo-Divisione sig. cav. Richard, ed alla validissima cooperazione prestatagli, sia nello studio dei progetti, sia nel dirigere la esecuzione, dal suo capo-ufficio sig. ing. Oliva, anima e moto di ogni lavoro. Ad essi corrispose degnamente, dobbiamo constatarlo, la diligenza del personale delle Sezioni locali, a quelli ed a queste fece aiuto l'attività di tutte le Imprese, a tutti l'appoggio e l'azione concorde dei tecnici governativi. (1).

(1) Crediamo debito di aggiungere quello che abbiamo più volte veduto e da molti sentito a meritata lode del personale tecnico, che diresse le importanti costruzioni di questa ferrovia, mettendo qui sotto almeno i nomi di altri ingegneri che assiduamente lavorarono in quest'opera. E sono: nella *sezione di Dogna*: i signori ingegneri Norsa capo-sezione; Berizzi, Valentinis, Cotti capi-riparto; e nella *sezione di Pontebba*, i signori ingegneri Rebuffo capo-sezione; e Tenca, Storari, Casasco, Macchini capi-riparto.

Per l'armamento eseguito dalla *sezione di Udine*, operarono il capo-sezione ingegnere Carnelutti ed il capo-riparto ingegnere Clementi. (*N. del Giornale di Udine*).

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 30 *giugno* 1879.

Signori

Nella Relazione che i Sindaci vi han presentato intorno al Bilancio consuntivo della Società chiuso al 31 decembre 1878, e che già da varii giorni vi è stato distribuito a stampa, voi avete sott'occhio una diligente e particolareggiata illustrazione delle varie partite, di cui si compongono le tre parti costituenti il detto Bilancio.

Continuando il sistema seguito anche negli anni decorsi, noi vi esporremo col dettaglio consueto i risultati della nostra gestione nell'anno 1878 per la parte riflettente l'*Esercizio* propriamente detto, premettendo però un riassunto

delle resultanze del Bilancio, sul quale siete oggi, ai termini degli Statuti vigenti, chiamati a deliberare.

Resultanze finali del Bilancio.

I prodotti lordi dell'Esercizio 1878 sono ascesi a . . . . L. 25,592,947.50
Le spese ordinarie a L. 18,001,719.20
Le spese straordinarie a » 1,489,008.05
L. 19,490,727.25

Quindi il prodotto netto del traffico fu di L. 6,102,220.25
a cui aggiunti i prodotti fuori traffico in » 346,246.36
ne resulta il prodotto netto complessivo in . . . . L. 6,448,466.61

Nell'anno 1877 i prodotti lordi, compresi quelli fuori traffico, si elevarono invece a L. 26,808,187.11
le spese ordinare a . L. 17,665,016.37
le spese straordinarie a » 1,861,803.16
» 19,526,819.53
sicchè il prodotto netto ascese nel detto anno a . . . . L. 7,281,367.58

Perciò, in ultima analisi, i risultati dell'Esercizio 1878, confrontati con quelli del 1877, si riassumono in una diminuzione:

pei prodotti lordi di . . . L. 868,993.25
pei prodotti netti di . . . » 832,900.97
per le spese di . . . . » 36,092.28

Questa diminuzione non è però un fatto che sia da deplorarsi soltanto sulle nostre linee, poichè anche sulle altre reti ferroviarie della Penisola sono scemati nel 1878 i prodotti lordi del traffico in confronto del 1877.

Ciò dimostra, pur troppo, che il paese è travagliato da una grave crisi economica, la quale si renderà ancora più sensibile nel corrente anno per la scarsità dei raccolti, in seguito alle intemperie che si avvicendarono durante i primi cinque mesi in quasi tutte le regioni continentali. Forse per tale fatto potrà crescere sulle nostre linee la percorrenza, e con essa il prodotto delle derrate alimentari, che sono una delle parti importanti del nostro traffico per le merci. Ma probabilmente diminuirà ancora il provvento dei viaggiatori; cosicchè non possiamo per ora lusingarci che l'Esercizio 1879 riesca, nel suo resultato finale, migliore di quello decorso.

Desiderosi tuttavia di potervi annunciare nel prossimo anno che abbiamo errato nelle nostre previsioni, passiamo intanto a rassegna i risultati del Bilancio 1878, per quanto riguarda le spese.

Noi abbiamo dinanzi notato che nel 1878 si è verificata una diminuzione nelle spese di esercizio; essa però è ben lungi dal compensare la deficienza dei prodotti, e ciò deve attribuirsi principalmente alla circostanza che, mentre le spese del Servizio del Mantenimento e Sorveglianza, per la migliorata condizione delle nostre linee, appariscono minori per L. 363,859.70 di quelle che il medesimo sostenne nel 1877, e parimenti diminuiscono di L. 96,744.04, in confronto dell'anno antecedente, le spese del Servizio del Movimento e Traffico, al contrario aumentarono di lire 95,805.73 le spese di Amministrazione generale, e di lire 323,775.43 quelle del Materiale e Trazione, pei motivi che verremo in seguito esponendo.

Per ora ci limitiamo ad accennarvi che una parte dello aumento nelle spese generali dipende dalle somme erogate negli addobbi delle Stazioni, in occasione del viaggio delle LL. MM. sulle nostre linee nell'autunno decorso. In questa lieta circostanza, come in quella infausta delle onoranze funebri al compianto Re Vittorio Emanuele, si fece manifesta la perfetta regolarità del nostro servizio, il quale riscosse gli elogi della Casa Reale e del Ministero dei lavori pubblici. Ci è grato pertanto di potervi fare questa comunicazione, che torna a lode del nostro Personale.

La media dei prodotti e delle spese ordinarie e straordinarie ha dato nel 1878, a differenza del 1877, i seguenti resultati:

Pei Prodotti

nel 1877 . . . . L. 16,636.79 a chilometro
» 1878 . . . . » 16,065.88 »
L. 570.91 diminuzione pel 1878.

Per le Spese

nel 1877 . . . . L. 12,257.88
» 1878 . . . . » 12,235.23
L. 22.65 diminuzione pel 1878.

Il rapporto delle spese, tanto ordinarie, quanto straordinarie, ai prodotti è venuto necessariamente a subire un lieve aumento, in confronto del 1877; così dal 73.68 è salito nel 1878 al 76 15 per cento, il quale rapporto discende però al 75. 14 0[0], se si tiene conto dei prodotti fuori traffico.

E qui è il luogo di avvertire che, volendosi fare un giusto confronto del nostro rapporto fra le spese e i prodotti con quello ottenuto da altre Amministrazioni ferroviarie, occorre di aver presente che le rifazioni dello armamento e le grandi riparazioni del materiale mobile figurano nel nostro Bilancio fra le spese di *Esercizio*, mentre su altre ferrovie queste spese di miglioramento vengono in tutto od in parte imputate al conto Capitale.

Malgrado la sovrannotata deficienza nei prodotti del traffico, non compensata da una corrispondente diminuzione nelle spese, l'*utile* della Società nel 1878 resulta dal Bilancio generale nella sommma di . . . L. 3,066,942.83
e siccome tale utile nel 1877 ascese a. . » 2,348,640.31

così si ha una differenza in più sul Bilancio del 1878 di. . . . . L. 718,302.52

Per altro, come lo abbiamo fatto osservare anche nelle nostre precedenti Relazioni, e come apparisce dalla nota apposta in calce al conto intitolato *Liquidazione dell'Esercizio*, il saldo *Utile del Bilancio* 1878 in L. 3,066,942.83 viene di fatto ridotto a . . . . . . » 1,393,499.69 in causa delle *Contestazioni governative* sulla sovvenzione fissa per le linee ex-pontificie e sulle sovvenzioni chilometriche afferenti alle linee italiane: contestazioni queste che, unite ad altre di più lieve importanza e d'indole diversa, costituiscono a tutto il 1878 una somma complessiva di L. 16,377.238, sulla quale la Società potrebbe far valere le sue ragioni verso il Governo, se non venisse approvata la Convenzione di riscatto.

La sovra indicata differenza in più di L. 718,302.52 sull'utile del 1878 in confronto del 1877 si decompone nei seguenti titoli:

Maggiori Entrate.

Sovvenzioni chilometriche L. 554,161.51
Reparto spese generali a carico delle Costruzioni, a tutto il 1877 . . . . . . » 520,377.65
Interessi sui Capitali attivi (*Buoni del Tesoro*) . . . » 222,432.36

Profitti e Perdite . . . » 414,770.71
Esercizio Ponte Galera-Fiumicino . . . . » 9,133.42
Esercizio Terontola-Chiusi. » 4,301.39
L. 1,725,177.04

Minori Entrate

Utile dell'Esercizio. . . . . » 832,900.97

L. 892,276.07

Maggiori Spese

Interessi ed ammortamento dei titoli . . . . L. 32,077.90
Scapito sul valore del materiale mobile . . . . » 208,184.02
Esercizio Falconara-Ancona » 8,285.40

Da riportare L. 248,547.32 892,276.07

	Riporto L. 248,547.32	892,276.07
	Minori Spese	
Cambio per il servizio dei titoli. . . . . L.	74,573.77	173,973.55
	L.	718,302.52

L'inessere dei Magazzini, che alla fine del 1877 ascendeva a L. 9,181,101.13, al 31 dicembre 1878 trovavasi ridotto a L. 6,724,480.20.

Di questa diminuzione, per la quale il deposito dei generi esistenti in magazzino rappresenta ora la cifra quasi normale per un'intrapresa importante, qual'è l'esercizio di una rete ferroviaria lunga oltre 1600 chilometri, furono cause principali il compiuto armamento della linea d'Avellino, nel quale vennero erogati i materiali per tal uopo approvvigionati nell'anno 1877, e il maggiore smercio dei materiali fuori d'uso avvenuto nel 1878.

L'inventario del materiale mobile al 31 dicembre 1878 ascendeva a L. 35,592,864.73, con una differenza in più dell'anno precedente di L. 498,737.22, perchè il valore dei nuovi veicoli entrati in servizio superò quello di alcune locomotive che non figurano altrimenti nell'inventario, le quali, divenute inservibili, dovettero alienarsi come materiali fuori d'uso.

Il conto *Debitori diversi*, che nel 1877 ascendeva a lire 1,410,606.88, ammonta alla fine del 1878 a L. 1,464,585.84.

Il lieve aumento verificatosi in questo titolo non ha nulla d'anormale, perchè in un conto che si compone di tante e svariate partite, non è da maravigliare se da un anno all'altro esso può presentare questa lieve differenza. D'altronde, voi potete essere certi che l'Amministrazione persevera nel concetto di affrettare la liquidazione di questo conto, nell'intendimento di toglier di mezzo ogni sospeso.

Invece il conto *Creditori diversi*, ascendente nel 1877 a L. 4,592,878.69, si è ridotto alla fine del 1878 a lire 3,760,046.37.

Il conto *Profitti e Perdite*, al cui dare fu portata in quest'anno la liquidazione della gestione Cappellini, inerentemente alla transazione stipulata cogli eredi del defunto Cassiere e posta in essere coll'espresso consenso del R. Governo, presenta ciò nondimeno una eccedenza attiva di L. 330,303.05, perchè a credito di questo conto furono portate, come di ragione, le somme a disposizione per eccedenze di tassa, già prescritte.

Il conto *Immobili* non presenta variazioni in confronto a quello del 1877.

Il conto *Interessi e Ammortamento dei Titoli*, che figura nel Passivo al 31 dicembre 1878 per la somma di lire 66,416,502.09, rappresenta per la quasi totalità gl'interessi in sofferenza sulle Obbligazioni Romane, a datare dal 1° semestre 1873. È però da notarsi che il progetto di legge, presentato alla Camera dal Ministero Depretis nel novembre 1877 per il riscatto delle Ferrovie Romane, valutava come uno degli oneri del riscatto il servizio d'interessi e ammortamento per N. 150,000 Obbligazioni, mentre queste erano ridotte al 31 dicembre 1878 a 123,598, ed oggi residuansi a 115,263. E tale differenza sarebbe anche maggiore, se il Governo, tenuto conto delle ultime Sentenze della Corte d'Appello, dell'utile già conseguito dalla conversione, dell'interesse per lo Stato di economizzare quanto è possibile sopra un ammortamento di capitale fruttifero al 3 0[0, si fosse persuaso della convenienza di autorizzare la Società a facilitare maggiormente le transazioni con gli Obbligatarii, che non hanno voluto accettare la conversione dei loro titoli ai patti previsti dalla legge del 2 luglio 1875.

Comunque sia, abbiamo creduto di segnalarvi questo stato di cose, unicamente perchè le molte cause che il Governo ci ha obbligato a sostenere coi detti Obbligatarii, al fine di respingere le loro pretese per l'immediato pagamento dei cuponi arretrati sui loro titoli, spiegano l'aumento verificatosi in quest'anno nelle spese legali dell'Amministrazione.

Conto Costruzioni.

Le *Spese per le Costruzioni* nel 1878 ammontarono a L. 4,742,894.25.

Di questa somma, L. 2,746,727.39 furono erogate nella costruzione della linea Laura-Avellino, che aperta al pubblico fino dal 31 marzo ultimo scorso, chiude la serie degli obblighi contrattuali assunti dalla nostra Società in fatto di costruzioni colla Convenzione del 30 settembre 1868, ed aumenta le sue sovvenzioni di annue L. 318,000 in ragione dei 24 chilometri nuovamente aperti all'esercizio, salvo gli effetti della compartecipazione del Governo ai prodotti per l'applicazione della scala mobile.

Nel conto delle Costruzioni non figura altrimenti il credito coi costruttori della Stazione di Roma, perchè definitivamente liquidato, come è stato fatto nell'esercizio corrente pel credito dei costruttori della linea di Orte, coi quali siamo giunti a sistemare alcune questioni, che fin qui non ci avevano permesso di devenire alla finale liquidazione delle spese di quella linea.

In opere di costruzione sulle linee in esercizio venne erogata la somma di L. 1,587,701.16, di cui L. 638,428 circa furono spese nell'ampliamento od impianto di fabbricati di stazione; L. 187,700.73 nella cinta stradale, cioè in steccouati e chiusure della linea e delle Stazioni, L. 148,586.12 nello impianto di nuovi deviatoj; L. 189,702.10 in fabbricati per officine e depositi e in nuovi rifornitori. Tutti questi lavori sono stati imposti da indeclinabili esigenze del servizio.

Non termineremo questi cenni sulle costruzioni senza farvi rilevare che il compimento della linea di Avellino e la liquidazione delle costruzioni più antiche richiamò il Consiglio a considerare come la nostra Società, a differenza di quanto praticasi dalle altre congeneri Amministrazioni, erasi astenuta dal portare a carico del prezzo delle linee una somma a titolo di compartecipazione alle spese generali dell'Amministrazione. Si esaminò quindi se non fosse conveniente di riparare all'accennata omissione, portando a carico del conto Costruzioni, in relazione del costo totale di ciascuna linea, una quota sull'ammontare complessivo delle spese generali, e se tale imputazione avrebbe dovuto farsi, tanto per l'anno corrente, quanto retrotraendola alle somme inscritte in ciascuno dei Bilanci sociali chiusi dal 1869 in avanti.

La convenienza, in genere, di adottare questo temperamento fu riconosciuta per le seguenti considerazioni. Non potendo, infatti, revocarsi in dubbio che il servizio delle Costruzioni avesse fatto parte dell'Amministrazione generale, e che di esso avessero dovuto occuparsi, tanto il Consiglio, che la Direzione generale, appariva giusto che la spesa relativa dovesse essere ripartita fra i varii servizii da loro dipendenti, e conseguentemente per una quota parte dovesse far carico al servizio delle costruzioni. Ed a sostegno di questo assunto eravi pure l'osservazione che, se le spese di esercizio della nostra Società si presentarono talvolta superiori a quelle delle altre Amministrazioni ferroviarie, ciò è dipeso non soltanto dalle circostanze indicate a pag. 8, ma eziandio da che, non facendosi alcuna distinzione per quelle relative alle costruzioni e al complemento delle linee, le spese generali furono portate nella loro totalità a carico dell'Esercizio.

Risolta favorevolmente la massima, si venne alla misura concreta di questa imputazione; e fu stabilito che il carico delle Costruzioni venisse fissato in ragione del cinque per cento della somma, che nel Bilancio sociale costituisce il capitolo primo delle Spese generali.

Finalmente si riconobbe giusto di dar effetto retroattivo a questa imputazione, dacchè stando in fatto che è ora soltanto il momento in cui si liquidano le grandi costruzioni compiute dalla nostra Società nei decorsi anni, non sarebbe stato logico di trascurare la parte delle spese generali degli anni precedenti, che era imputabile al conto *Costruzioni*.

La nostra deliberazione non avendo incontrato osservazioni per parte del R. Governo, cui fu creduto conveniente di darne preventiva comunicazione, è stata portata ad atto; e perciò voi trovate nell'Allegato 1 la cifra di L. 520,377.65, che rappresenta la quota delle Spese generali

per gli anni 1869 al 1877 inclusive, imputata a carico del Conto Costruzioni, mentre la cifra riflettente l'anno 1878 vi figura in L. 55,378.72.

Il conto *Espropriazioni*, che al Passivo del Bilancio 1877 figurava per L. 900,000, vien ridotto alla fine di dicembre 1878 a L. 819,252.12.

La liquidazione di questo conto vi apparirà un poco lenta, ma le formalità legali, che occorre adibire per pagare cautamente, non sono sempre conciliabili colla desiderata sollecitudine.

Dopo questi ragguagli sommarii sui resultati del Bilancio 1878, noi passiamo a indicarvi in modo particolareggiato le cifre dei prodotti lordi e delle spese dell'*Esercizio* nel detto anno in confronto di quello 1877.

Esercizio.

I.

LUNGHEZZA DELLE LINEE, MATERIALE MOBILE E PERCORRENZA DEI TRENI.

Lunghezza delle linee in esercizio. — La lunghezza delle linee componenti la rete sociale rimane la stessa dell'anno precedente, cioè:

Chilom. 1276 per la rete Italiana
» 317 per la rete Romana

Totale Chilom. 1593

È invece aumentata pel fatto dell'apertura della linea da Ponte Galera a Fiumicino, avvenuta il 14 marzo 1878, la lunghezza delle linee estranee alla rete sociale. Queste linee erano perciò al 31 dicembre 1878 le seguenti:

Chilometri 9 per la linea Falconara-Ancona (1)
» 15 id. Pisa-Colle Salvetti (2)
» 29 id. Terontola-Chiusi (3)
» 11 id. Ponte Galera-Fiumicino (4)

Totale Chilom. 64

La lunghezza complessiva di tutte le linee esercitate dalla Società era dunque al 31 dicembre 1878 di Chilometri 1657.

Materiale mobile. — Le locomotive possedute dalla Società al 31 dicembre 1878 erano in numero di 245.

Questo numero è inferiore di dieci a quello del passato anno, perchè durante il 1878 furono vendute otto locomotive fuori d'uso, mentre due altre vennero ridotte a macchine fisse (5), e d'altra parte nessuna nuova locomotiva è entrata in servizio nel detto anno.

Il valore di questa parte del materiale mobile trovasi diminuito nel Bilancio del 1878 di L. 420,396.37.

Si avevano in servizio al 31 dicembre 1878 N. 4527 veicoli, rappresentanti un valore di L. 19,549,140.81. Nel 1877 i veicoli erano 4410, del valore di L. 18,803,597.37; per cui si ebbe nel 1878 un aumento di 117 pezzi e di 745,543.44 lire nel valore di questa parte del materiale mobile.

Percorrenza dei treni e dei veicoli. — Apposito prospetto contiene i dati statistici relativi alla percorrenza dei treni e dei veicoli durante l'anno 1878.

La percorrenza dei treni sulla rete sociale nel detto anno è stata di chilom. 5,844,032 pel servizio del pubblico, e di chilom. 231,781 pei treni materiali; si ebbe quindi una percorrenza totale di chilom. 6,075,813.

La cifra di chilom. 5,844,032 rappresentante la percorrenza effettuata pel pubblico servizio, quella cioè che deve servire di base al calcolo delle medie degli introiti e delle spese, si suddivide come appresso:

Chilometri 3,417,329 pei treni diretti ed omnibus.
» 2,413,823 pei treni misti e merci.
» 12,880 pei treni materiali per conto dei terzi.

Aggiungendovi il percorso dei treni sulle linee Falconara-Ancona, Terontola-Chiusi, Pisa-Colle Salvetti e Ponte Galera-Fiumicino, la percorrenza complessiva dei treni ha raggiunto nel 1878 la cifra di chilom. 6,299,812, la quale è inferiore di 65,114 a quella del 1877.

Dal medesimo quadro si rileva che nel 1878 le carrozze ebbero sulla rete sociale la percorrenza di chil. 30,808.492; i carri da merce carichi, di chilometri 37,293,411; i carri vuoti chilom. 11,433,836; ed i carri diversi chil. 6,851,580.

Da questi dati si scorge che nel 1878 si ebbe un aumento nella percorrenza delle carrozze di chilom. 1,046,592, mentre si verificò una diminuzione di chil. 1,057,518 nel percorso dei carri da merce carichi, di chil. 966,304 in quello dei carri vuoti, e di 52,974 nel percorso dei carri diversi.

Confrontando il percorso dei veicoli nei due anni 77 e 78, si hanno i seguenti risultati complessivi per tutte le linee esercitate:

		1877	1878
Carrozze	chilometri	30,769,164	31,859,281
Carri merci (carichi)	»	39,412,161	38,134,105
Id. (vuoti)	»	12,675,219	11,658,980
Carri diversi	»	7,146,998	7,103,825
Totale chilometri		90,003,542	88,756,191

La percorrenza media delle carrozze fu nel 1878 di chilometri 37,571, e quella dei carri di chilometri 15,941, mentre nell'anno precedente le carrozze avevano percorso in media chilometri 36,894, e i carri chilometri 17,199.

Percorrenza delle macchine. — Il servizio prestato dalle locomotive distintamente per linea e quello per categoria resultano dai relativi prospetti, i quali indicano che il percorso totale delle locomotive sulle linee sociali fu nel 1878 (compreso il servizio complementare e quello dei treni materiali) di chilom. 8,420,924, e cioè di chil. 33,045 inferiore a quello del 1877. Ed anche tenuto conto del servizio prestato dalle nostre locomotive sulle linee estranee alla rete sociale, il numero dei chilom. percorsi è disceso nel 1878 a chilom. 8,679,274, e quindi è stato inferiore di chilom. 33,814 a quello dell'anno 1877.

La percorrenza media delle locomotive in servizio è salita a chilom. 36,099 nell'anno 1878, superando così di chilom. 824 quella dell'anno precedente. Ma non tenendo conto del servizio di riserva e di manovre, la percorrenza media delle locomotive nel 1878 riducesi a 28,896 chilometri, mentre nel 1877 questa percorrenza fu di 28,233.

(Continua)

(1) Esercitata in comune colla Società delle ferrovie Meridionali.
(2) Esercitata per conto della Provincia di Pisa.
(3) id. id. id. dell'Umbria.
(4) id. id. della Società concessionaria.
(5) Il valore di queste due locomotive figura nell'inventario degli utensili e attrezzi fissi delle Officine.

FERROVIA DEL GOTTARDO

SETTIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 28 giugno 1879.

(Continuazione — Vedi N.° 28)

IV. — *Finanze.*

Siccome, coi nostri rapporti del 15 giugno 1878 e 22 marzo 1879, vi fu già data comunicazione dettagliata della *situazione finanziaria della nostra Società* e delle pratiche fatte allo scopo della riorganizzazione dell'impresa del Gottardo, così possiamo qui limitarci ad esporre, come di consueto, il risultato dell'esercizio di cui ci occupiamo.

Come indica il *settimo conto annuale* qui annesso, abbracciante l'anno 1878, noi disponevamo durante il detto esercizio di un fondo di . . . . Fr. 17,229,335.39
proveniente dal conto dell'anno precedente,
nonchè dagli *introiti* seguenti:

1° Versamenti di sovvenzioni F. 9,431,151.68
2° Versamenti sulle Azioni . » 1,387,795.82
3° Altri introiti (indiretti) . » 1,164,421.54
» 11,983,369.04

Totale Fr. 29,212,704.43

La verifica dei lavori eseguiti nel gran tunnel del Gottardo venne compiuta dalla Commissione internazionale nei giorni 19 e 20 settembre. La valutazione dei lavori si fece giusta le basi ammesse nella compilazione del conto delle spese di costruzione del tunnel per il quarto esercizio, e per gli undici mesi, dal 1° ottobre 1877 al 31 agosto 1878, diede una quota-parte di sovvenzione di . . . . Fr. 9,521,640
vi si aggiunse 1/4 di questa somma per l'ammontare dei lavori eseguiti nel mese di settembre, cioè » 865,603

il che porta l'ammontare della sovvenzione pei lavori eseguiti nel gran tunnel durante il sesto anno di costruzione a . . . . Fr. 10,387,243

Questo ammontare della *sovvenzione pei lavori del tunnel durante il sesto anno di costruzione* venne versato dagli Stati, Cantoni e Compagnie sovvenzionanti, ad eccezione delle quote-parti dei Cantoni del Ticino e di Zugo e della Compagnia della Ferrovia del Nord-Est, ascendenti alla somma di fr. 826,091.32. Essa ci venne pagata dopo restituzione delle anticipazioni che, sulla nostra cauzione di 10 milioni di franchi, erano state momentaneamente fatte dal Consiglio federale alla nostra Società durante i mesi di luglio, agosto e settembre. Dopochè venne compilato il conto annuale, la Compagnia del Nord-Est pagò, in capitale ed interessi, la quota-parte che le spettava.

Quanto all'*annuità fissa* di fr. 3,148,148, la Germania ed i partecipanti svizzeri, conformemente alle stipulazioni del protocollo di Göschenen del 5 settembre 1877, versarono la loro parte contemporaneamente all'ammontare della sovvenzione afferente alle spese di costruzione del gran tunnel. Le somme pagate vennero, come l'anno scorso, investite provvisoriamente dal Dipartimento federale delle finanze.

Il *preventivo delle spese di costruzione del gran tunnel* per il settimo anno, quale fu comunicato dal Consiglio federale agli Stati, Cantoni e Compagnie sovvenzionanti, comprende le valutazioni e i lavori seguenti:

DESCRIZIONE DEI LAVORI	AVANZAMENTO dei lavori del tunnel al 30 settembre 1878			AVANZAMENTO dei lavori del tunnel al 30 settembre 1879			BILANCIO al 30 settembre 1878	
	secondo il programma del 21/25 settembre 1875	effettivo	differenza	secondo il programma del 21/25 settembre 1875	da dedursi la metà dell'arretrato al 30 settembre 1878	avanzamento totale previsto	Prezzo d'unità convenuto per metro corrente	Ammontare
	Metri	Metri	Metri	Metri	Metri	Metri	Fr.	Fr.
Galleria d'avanzamento	11,780	11,461.4	— 316.6	14,276	159.3	14,116.7	800	11,293,360
Allargamento in calotta	10,162	10,170.3	+ 8.3	13,150	—	13,150.0	1000	13,150,000
Cunetta dello strozzo	10,032	8,081.1	—1,950.9	12,924	975.4	11,948.6	450	5,376,870
Strozzo	8,778	6,697.4	—2,080.6	11,931	1,040.3	10,890.7	450	4,900,815
Vôlta	9,246	8,745.3	— 500.7	12,306	250.3	12,055.7	600	7,233,420
Piedritti	8,726	6,175.5	—2,550.5	11,786	1,275.2	10 510.8	400	4,204,320
Acquedotto, cioè completamento .	8,402	5,034.0	—3,368.0	11,579	1,684.0	9,895.0	80	791,600
								46,950,385
Da dedursi pei 145 metri di galleria di direzione ad Airolo 145 (fr. 3,780 — fr. 1.50)								330,600
Valore dei lavori del tunnel al 30 settembre 1879 (meno la parte in curva dal lato d'Airolo)								46,619,785
Se si diffalca l'ammontare delle sovvenzioni dei 6 primi anni di costruzione								34,315,418
Restano come bilancio per il settimo anno di costruzione								12,304,367

Nell'ipotesi che la riorganizzazione dell'impresa della ferrovia del Gottardo si effettuasse nel corso del 1879, abbiamo sottoposto, durante l'esercizio 1878, all'alto Consiglio federale svizzero una perizia *delle spese prevedibili per le linee da costruire nel 1879*, avvegnacchè, a termini della Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878, che fa seguito al trattato internazionale del 15 ottobre 1869, la nuova sovvenzione di 28 milioni di franchi e il rimanente delle annuità della sovvenzione primitiva devono essere pagati ogni volta in pro-rata delle spese effettuate per l'esecuzione dei lavori.

E fu prendendo per base il nostro promemoria, che il Consiglio federale diede comunicazione agli Stati, Cantoni e Compagnie sovvenzionanti della suddetta perizia nei termini seguenti:

Le sovvenzioni per le linee d'accesso importano:
1° secondo il trattato internazionale del 15 ottobre 1869 (art. 16 e 17) . . . . Fr. 28,333,333
2° secondo la Convenzione suppletoria del 12 marzo 1878 (art. 11) . . . . » 28,000,000
Totale Fr. 56,333,333

Sull'ammontare suesposto vennero effettuati i versamenti per i primi 4 anni di costruzione, ciascuno in ragione di fr. 3,148,148, cioè in tutto . . . . Fr. 12,592,592
Sono depositati, e per conseguenza assicurati i versamenti afferenti al 5° e 6° anno di costruzione, ascendenti a » 6,296,296 » 18,888,888
Restano ancora da versare Fr. 37,444,445

L'ammontare delle sovvenzioni da riceversi ancora per le linee d'accesso ascende al 34.69 0/0, o in numero rotondo al 35 0/0 della cifra delle spese ascendente a fr. 107,931,719, che restano ancora da fare per le linee d'accesso sulla base della perizia di 227 milioni di franchi. Se la stessa proporzione si applica al preventivo di fr. 17,913,507, rimesso dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo per l'anno corrente, si ottiene un totale di fr. 6,269,725 come quota-parte di sovvenzione afferente alle linee d'accesso nel settimo anno di costruzione.

I *versamenti sul capitale-azioni* ascendenti a . . . . Fr. 1,387,795.82
comprendono i *coupons* scadenti il 30 giugno e 31 dicembre 1878, considerati come acconti sul 4° versamento per . . . . » 1,335,523.60
ed il saldo del 4° versamento di fr. 52.22 su 1001 titoli, cioè . . . . » 52,272.22
Totale Fr. 1,387,795.82

L'ultimo termine fissato per il pagamento del saldo del 4° versamento sul capitale-azioni ha dovuto essere prolungato a due riprese, in seguito alla domanda di votazione popolare sulla legge federale del 22 agosto 1878 relativa ai sussidii in favore della Ferrovia del Gottardo, votazione che non potè aver luogo se non in gennaio; ed il detto termine venne definitivamente fissato pel 31 gennaio 1879. Col nostro rapporto speciale del 22 marzo ultimo vi abbiamo informati del risultato

di tale versamento, risultato che non entra nel quadro del presente rapporto.

Quanto al *capitale-obbligazioni*, nessun versamento venne eseguito durante l'esercizio di cui ci occupiamo, atteso che la riorganizzazione dell'impresa venne rimandata al di là del termine del 1878, ed il Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della Ferrovia del Gottaado non deve effettuare il 1° pagamento del 4° versamento sul capitale-obbligazioni, se non 6 settimane dopo che avrà avuto luogo la riorganizzazione, cioè dopo l'accettazione della giustificazione finanziaria della Società.

Negli *altri introiti* (indiretti) ascendenti in totale a. . . . . Fr. 1,164,421.54

sono compresi:

Il prodotto netto dei valori, effetti e conti d'interessi ascendenti a . Fr. 1,000,191.65 cioè al 6.155 0[0 del capitale di fr. 16,251,463, che in media abbiamo avuto a nostra disposizione.		
Affitti (di cui fr. 85,527.83 della Società dell' Alta Italia, come interessi di capitale per la Stazione di Chiasso) . . . »	91,383.05	
Prodotto della rivendita di terreni . . . . »	25,109.06	
Eccedente dei prodotti d'esercizio sulle spese . . . . »	47,737.78	
Somma eguale alla sopradetta		Fr. 1,164,421.54

Sulla somma di cui disponevamo, e che, compreso il saldo proveniente dall' esercizio precedente, ammontava a		» 29,212,704.43
Si spese nel corso dell'anno:		
1° per rimborso ecc. . Fr.	— —	
2° per spese di formazione del capitale di costruzione (porti, perdite di cambio, senserie, ecc. . . . . . . »	1,946.85	
3° Per Amministrazione centrale . . . . »	181,339,72	
4° per servizio degl'interessi del capitale versato . . . »	3,767,799.38	
5° per costruzione propriamente detta (compreso la Direzione tecnica) . . . . »	10,025,331.76	
	Fr. 13,976,417.71	
Dopo deduzione del prodotto della vendita del fabbricato dell'Amministrazione a Zurigo, cioè . . . . »	280,000.—	» 13,696,417.71
rimaneva dunque al 31 dicembre 1878 un fondo di		Fr. 15,516,286.72

Sotto il capitolo « Amministrazione centrale » si fece, durante l'esercizio, un introito di fr. 280,000, in seguito alla vendita del fabbricato d'Amministrazione a Zurigo; la qual somma venne dedotta dall'ammontare totale delle spese, perciocchè a suo tempo le spese d'acquisto del detto fabbricato erano state portate nelle spese dell' « Amministrazione centrale ».

Il saldo dei fondi disponibili alla fine dell'anno era impiegato come segue:

Carte	Fr. 8,236,116.86
Effetti	» 3,473,070.97
Debitori diversi (deduzione fatta dei creditori)	» 3,767,355.63
Cassa	» 39,743.26
Totale	fr. 15,516,286.72

In quanto alla situazione delle *cauzioni* depositate nelle mani della nostra Compagnia, non vi fu notevole cambiamento durante l'ultimo esercizio, confrontato col precedente, come lo dimostra il seguente riassunto:

	1876	1877	1878
Cauzione Favre	Fr. 8,227,532	Fr. 6,702,772.—	Fr. 6,775,567.—
Imprenditori e fornitori	» 874,030	» 640,259.60	» 426,649.60
Funzionarii ed impiegati	» 888,500	» 790,250.—	» 779,700.—
Consorzio (IV serie d'Obbligazioni)	» 4,000,000	» 4,000,000.—	» 4,000,000,—

V. — *Costruzione della linea.*

L'*organizzazione del servizio tecnico*, quale venne descritta nel Rapporto di gestione del 1877, non subì alcun cambiamento essenziale.

Il *personale ordinario* impiegato pel servizio degli affari correnti, e che al principio dell'anno contava in tutto 48 funzionarii ed impiegati, era ridotto a 43 alla fine dell'esercizio, e componevasi dell'Ingegnere in capo, del suo supplente, dell'Ispettore dei tunnel, di un architetto, un ingegnere geologo, 22 ingegneri, geometri e disegnatori, 17 sorveglianti, commessi e giovani d'ufficio.

Il personale impiegato ancora provvisoriamente nel 1877, sia per il completamento dei piani parcellari delle linee ticinesi di pianura, sia per la compilazione dei piani necessarii per la aggiudicazione dei lavori, e dei progetti da rimettere alle Autorità federali e cantonali, sia infine per la determinazione dell'asse della linea (personale comprendente 30 ingegneri, disegnatori e commessi), potè essere ancora ridotto nel 2° trimestre, in modo da non contar più, alla fine di questo trimestre, che due disegnatori per il compimento dei piani cadastrali, e 5 ingegneri impiegati nella determinazione dell'asse della strada. Durante il 3° e 4° trimestre, questo personale venne aumentato, in vista dei lavori preparatorii da cominciarsi tosto; ed alla fine dell'anno comprendeva 26 ingegneri, geometri, disegnatori e 2 scrivani, impiegati tutti provvisorii per questo scopo speciale.

Erano pure, alla fine dell'anno, in servizio provvisorio: 1 ingegnere ed 1 sorvegliante per l'ispezione dei lavori d'apertura di tunnel, incominciati sulle linee d'accesso nel mese di ottobre 1878, ed un aspirante-ingegnere incaricato di ricevere le pietre destinate alla vôlta del tunnel del Gottardo ad Airolo.

La pianta completa del personale tecnico comprendeva dunque al 31 dicembre 1878:

54 ingegneri, architetti, geometri, aspiranti, disegnatori;
20 sorveglianti, commessi e giovani d'ufficio, cioè in tutto:

74 impiegati.

Passando ai *lavori tecnici preliminari*, ci riferiamo anzitutto al nostro Rapporto del 15 giugno 1878 all'Assemblea generale della Ferrovia del Gottardo circa la riorganizzazione finanziaria dell'impresa. In quel rapporto sono enumerate le considerazioni che vennero ammesse come base di un rimaneggiamento del progetto.

Ne risultarono i seguenti principii per la fissazione dei *piani di costruzione*:

Venne conservato, come antecedentemente, quale *maximum* di rampa sulle linee d'accesso, il 25 0[00 nelle sezioni le più elevate, ed il 26 al 27 0[00 nelle sezioni inferiori; invece, per per le linee di pianura, il *maximum* del 10 0[00 venne in parte portato al 12 0[00.

Il cominciamento delle linee d'accesso propriamente dette essendo stato portato da Silenen a Erstfeld e da Bodio a Biasca, ed essendo ammesso che la linea Immensee-Lowerz-Seeven

attraverserà a cielo scoperto lo spartiacqua presso Goldau, la classificazione delle sezioni alle quali s'applicano i *maximum* venne cambiata come segue:

I massimi di pendenza si ripartiscono d'ora in poi:

a) sulle linee d'accesso propriamente dette Erstfeld-Biasca con: 25 0[00 fra Gurtnellen e Göschenen, come pure tra Fiesso ed Airolo; 26 0[00 tra Erstfeld e Gurtnellen, e tra Giornico (S. Pellegrino) e Fiesso; 27 0[00 tra Bodio e Giornico;

b) sulle linee di pianura Immensee-Erstfeld e Biasca-Dirinella con: 12 0[00 tra Immensee e Seewen; 10 0[00 tra Seewen e Erstfeld, come pure tra Biasca e Dirinella.

Si è conservato il raggio minimo ordinario di 300 metri per le curve: solo eccezionalmente, ma non più frequentemente di prima, esso venne portato a 280 metri.

La proporzioni delle parti a doppio ed a semplice binario venne modificata nel senso, che le sezioni Erstfeld-Silenen e Bodio-Biasca vennero riportate sulle linee d'accesso propriamente dette, e che pei grandi tunnel di queste linee d'accesso, che dovevano essere in seguito costrutti con doppio binario, si è applicato il profilo Pressel-Kaufmann, proprio dei tunnel che devono servire per un solo binario, benchè suscettibili di essere allargati. Queste basi della costruzione richiedevano dunque nel progetto definitivo:

a) l'esecuzione a doppio binario, con posa immediata del secondo binario, sulla sezione Göschenen-Airolo, comprendente il gran tunnel.

b) L'esecuzione preliminare di un solo binario, e dei movimenti di terra egualmente per un solo binario, sulle linee di accesso Erstfeld-Göschenen ed Airolo-Biasca, purchè i lavori ulteriori d'allargamento per la costruzione eventuale d'un secondo binario non importino un aumento sproporzionato di spese, o non sieno ineseguibili durante l'esercizio.

c) La costruzione definitiva a binario semplice delle sezioni di pianura Immensee-Erstfeld e Cadenazzo-Dirinella.

Affine di meglio assicurare la possibilità di far fronte al traffico previsto sulle sezioni delle linee d'accesso eseguite preliminarmente ad un solo binario, lo scartamento nelle Stazioni venne regolato in modo, che la loro distanza massima, anzichè essere compresa, come prima, fra 9.5 e 10.1 chilometri, non comporti più che circa 8 chilometri. Laonde, sul versante nord venne intercalata una Stazione ad Amsteg, (che, del resto, era reclamata dalle condizioni del traffico locale) riportando contemporaneamente ad Erstfeld la Stazione dapprima prevista a Silenen pel cambio delle locomotive; mentre sul versante sud, le Stazioni di Faido e di Giornico vennero portate di due chilometri più a monte. Inoltre venne scartata dal progetto la costruzione a Bodio della Stazione, ove si effettuerebbe il cambio delle locomotive, e si ammise che a questo scopo servirebbe invece la Stazione attuale di Biasca, completandola, e prolungando sino ad essa la sezione detta di montagna.

Dopo aver pel momento aggiornato la costruzione della linea da Zug ad Arth, ed aver deciso che i treni della Ferrovia del Gottardo dovrebbero circolare sino a Bothkreuz, cioè sino a Lucerna, vennero semplificate le installazioni anteriormente progettate ad Obert-Arth; ma furono invece introdotte nella perizia delle somme corrispondenti alla quota-parte delle spese che cagioneranno gl' ingrandimenti delle Stazioni di Rothkreuz e di Lucerna, richiesti dai bisogni dell'esercizio di tutte le linee concorrenti. (*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 22 luglio

Mi ingegnerò di procedere con ordine: prima la cronaca genuina, poi un bricciolo di illustrazione e di commento, che non sarà di certo benevolo, essendo però inspirato soltanto dall'offesa dignità della Camera e dalla offesa onestà.

Dopo sei lunghissimi anni di mancate promesse e di tradite aspettazioni del Governo e della Camera verso la Società delle strade Ferrate Romane, parve finalmente scoccata ieri l'ora della sospirata giustizia. Era stata inscritta all'ordine del giorno la legge pel riscatto di quelle ferrovie, quando si aveva già quasi universalmente perduto ogni speranza che ciò avvenisse prima del novembre: troppa grazia, Sant'Antonio!

Incominciò dunque ieri l'on. Baccarini col dichiarare che accettava il progetto della Commissione; e senza discussione generale, si passò all'esame del primo articolo, approvandolo in pochi minuti e senza opposizione, con un emendamento dell'on. Genala, accettato anche dal Ministro, che lascia invariato l'attuale ordinamento dell'esercizio sino al riscatto. Poi si approvò parimenti senza discussione l'art. 2° ed ultimo della legge. E chi sa quante vedette avranno premurosamente telegrafato all'interno ed all'estero l'entrata nel porto dell'antico naufrago! Ma, se la discussione apparve aspersa di miele, il veleno stava nascosto nel fondo dell'urna, essendo risultato insufficiente il numero dei votanti nello scrutinio segreto della legge. Ciò avrebbe semplicemente costituito un deplorevole fatto, non nuovo, pur troppo, ove fosse avvenuto nelle condizioni ordinarie. Fosse mancato, voglio dire, il numero legale dei votanti per effetto della noncuranza dei deputati di assistere alla seduta, o per l'assenza anche più colpevole dei deputati da Roma: in fondo, ripeto, non sarebbe stato nulla, perchè bisogna perdonare molto a questi nostri eletti. Invece la cosa sta bene altrimenti ed è peggiore assai, essendosi verificato uno scandalo nuovissimo.

Dieci progetti di legge furono posti in votazione a scrutinio segreto contemporaneamente, e dieci urne vennero collocate in fila sulla stessa tavola e alla stessa ora. Ebbene! risultò dallo scrutinio dei voti che cinque progetti furono approvati, e mancò il numero legale per gli altri cinque, principalissimo fra i quali il riscatto delle Ferrovie Romane. Ciò significa che gli oppositori di questa legge, fatti i conti alla sordina, e visto come il numero delle loro palle nere sarebbe stato lontanissimo dal condurre al rigetto della legge medesima, ricorsero ad uno espediente che, non ostante la mia naturale moderazione e tolleranza, non so battezzare che di sleale, di indegno d'un rappresentante della nazione, gettandosi con tale atto il discredito sul Parlamento e sul Paese. E l'espediente fu di intascare le palle bianche e nere per render nulla la votazione, colla rea speranza di ricacciare la legge nel limbo sino a novembre. Nè vogliate erroneamente credere che l'opposizione siasi manifestata in quel modo, tanto diverso da ogni buon costume parlamentare, contro alla Convenzione propriamente detta del riscatto delle Ferrovie Romane; il seme che produsse il mal frutto fu l'emendamento Genala, con cui si respinse la proposta della Commissione rispetto all'esercizio, proposta che confortava i fautori dell'esercizio governativo, senza essere svantaggiosa per nessuno, nè illogica, nè pregiudizievole alla questione di massima. Onde, dal canto mio, avrei bene compreso una lotta aperta contro l'emendamento Genala, ma vorrei avere tutta l'autorevolezza della voce che mi manca, ed un pubblico immensamente più numeroso degli associati del *Monitore*, per biasimare altamente il disdicevole mezzo d'opposizione adoperato, dovessero pure le mie parole tornare moleste ad egregi amici personali o politici.

Oggi si rinnoverà la votazione segreta, e si afferma che l'on. Farini, presidente della Camera, abbia dichiarato essere suo proponimento di convocare la Camera finchè vi trovi il numero legale, pubblicando i nomi degli assenti; e si renderà davvero benemerito della Camera e del Paese, salvoguardandone rigorosamente la dignità e l'onestà (*).

(*) Pur troppo, anche ieri la votazione fu nulla per la stessa mancanza; ed oggi, a quanto ci annunzia un telegramma, la votazione è stata definitivamente rimandata, in seguito alla proroga della Camera. (La Red.)

Vi ho già scritto, senza dissimularvi il mio profondo rammarico, che l'informe legge sulle costruzioni ferroviarie avrebbe trovato nel Senato del Regno il suo paracadute nella savia e benefica opposizione fatta all' intera abolizione del macinato; e sfortunatamente l'ultimo voto della Camera, che farà risorgere il conflitto sopra quest'ultimo soggetto, spingerà ancora più il Senato a lasciar passare la volontà della Camera sulle ferrovie, chinando la fronte alle politiche esigenze d' una situazione parlamentare veramente grave. Ma io non so dubitare che il chiarissimo relatore dell'Ufficio centrale si darà ogni studio e cura per mettere in rilievo i numerosi e gravi difetti della legge, proponendo al Senato d' invitare, con solenne discussione e solenne voto, il Governo a voler cercare e trovare nello spirito della legge in genere, e di qualche articolo in ispecie, quei sani correttivi, che per avventura non mancano, ai molteplici errori ivi contenuti. —

Riassumo, come di consueto, le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 13 al 20 luglio corrente.

Furono approvati dalla Sezione prima i progetti:

per l'ampliamento della Stazione di Carrara; per la costruzione di un tronco della provinciale di 3ª serie da Francavilla a Lama dei Peligni, in provincia di Chieti; e per la costruzione di un piano caricatore, nonchè di un magazzino per merci nella Stazione di Laigueglia sulla ferrovia ligure di ponente.

La Sezione seconda approvò un progetto per miglioramento del passo navigabile di Ponte Galera nel tronco del Tevere inferiore a Roma; il progetto per la difesa frontale alla sponda destra del Po contro l'abitato di Polesine, in provincia di Parma; quelli pel rialzo ed ingrosso di due tratti dell'argine sinistro di Adige, uno in Comune di Villa Bartolomea, e l'altro in Comune di Terrazzo, ambedue in provincia di Verona; un progetto per urgenti lavori all'argine sinistro del Gorzone, in provincia di Venezia; ed uno per la sistemazione del froldo Arginone a sinistro di Po, in provincia di Cremona; e finalmente il progetto di una difesa in sinistra di Brenta a Cartigliano, in provincia di Vicenza.

Il Consiglio generale poi approvò un regolamento pel servizio di guardia delle arginature del Po, ed un progetto per asciugamento meccanico del Consorzio VII Presa Inferiore, nelle provincie di Padova e Venezia. Approvò pure, in linea tecnica, l'andamento planimetrico ed altimetrico di una ferrovia economica progettata da Avellino a Napoli per Monteforte, Mugnano, Baiano, Nola e Marigliano. Finalmente, come progetto di massima ed in linea puramente tecnica, venne pure approvato il progetto per una ferrovia Chivasso-Asti-Canelli e Bistagno.

B.

LA FERROVIA EBOLI-POTENZA.

Egregio sig. Direttore,

Roma, 15 luglio.

Giacchè Ella desidera altre notizie sulla ferrovia Eboli-Potenza, mi fo sollecito a dargliene; e queste serviranno anche di risposta a certi articoli dei giornali di Potenza, intorno alle altre mie corrispondenze sullo stesso argomento (*).

In questi due ultimi mesi, furono presi dal Ministero due importanti provvedimenti circa il 4° tronco.

Primieramente quello del viadotto al chil. 6.400, che già descrissi in passato, cioè a 9 arcate di 10 metri ciascuna, e pel quale si sono cominciati gli escavi, ed anche le murature di due pile. Ma forse ciò non basta; perchè mi si dice che bisognerà fare un'altra o altre due arcate, per risparmiare i muri di sostegno ai quarti di cono, che franerebbero. Ad ogni modo, anche senza codeste aggiunte, occorrerà più d'un mese per ultimare gli escavi e due o tre mesi per terminare le murature e formare il piano stradale. Niuno potrebbe dire diversamente: in ispecie chi conosce la scarsezza dei materiali e dei mezzi di costruzione, di cui vuole o può disporre colà l'Impresa. Ora siamo alla metà di luglio: domando quindi se io aveva o no ragione di mettere in ridicolo la pretesa di fare quel viadotto in *tre* mesi, all'epoca di maggio! A quest'ora dovrebb'essere quasi terminato.

L'altro provvedimento ministeriale è la ricostruzione della galleria Martuscelli, di chil. 9; ove deve farsi contemporaneamente un drenaggio esterno parallelo alla ferrovia, da eseguirsi in cunicolo ed a mezzo di pozzi profondi di circa 15 metri, ed una cunetta interna sottoposta alla galleria stessa, che deve servire di emissario al primo; e poi rifare mano mano, con nuovi spessori e nuova forma, 70 o 100 metri di galleria rovinata. Tutto questo lavoro non può egualmente compiersi in meno di 4 o 5 mesi, per quanti attacchi si vogliano fare, attesa la incomodità e ristrettezza del sito. È appena un mese che si è cominciato; si andrà dunque ad ottobre o novembre prima che sia finito, e prima di poter quindi dare il passaggio alla macchina.

V'ha però in quella località qualche cosa di più da vedersi e da considerarsi seriamente. Il rialzo, che dà accesso a quella galleria, e che nella prima mia lettera aveva notato essere già in frana, ha fatto sentire maggiormente il suo peso, avendo rotto, dislocati i due tombini sottostanti, quantunqne uno di questi abbia le fondazioni a m. 18 di profondità, ed avendo fatto dilamare in altre parti le sponde del torrente. I provvedimenti locali sono naturalmente ancora da prendersi; ed a mio vedere, come ho già detto due mesi fa quando fui sul sito, non è quella una posizione in cui possa valere una semplice briglia a sostenere tutto l'argine; chè il vallone è troppo basso ed ampio (dista 70 metri, con dislivello di 40, dell'asse della ferrovia; ha una larghezza di 70 metri al piede dell'argine, per una lunghezza di 100 metri circa, con forte pendenza).

Se si volesse riempire tutto quel vano con un terrapieno a banchettoni, ecc., coprendo e rialzando il vallone, occorrerebbe da 100 a 200 mila metri cubi di terra! Ma sieno pure soli 100 mila: non si potrebbe eseguirlo in meno di 4 mesi, con 300 operaj al giorno. Ora, è possibile occupare in quella località, nello spazio di poco più d'un ettare, 300 operaj per volta? E poi, non abbisognerebbero parimenti dei nuovi muri di rinforzo ai tombini franati, o di difesa ai piedi dell'argine, o delle cunette, ed altri lavori da eseguire ad argine compiuto? Parlo di ciò, perchè so essere questa l'idea oggidì prevalente fra gli ingegneri locali. Ed intanto, come vedesi, è ancora da redigere un qualsiasi progetto, e siamo già a luglio avanzato; e se quel rialzo per qualche giorno od anche mese dell'attuale stagione potrà reggersi senza fortemente franare, e permettere il passaggio ai carri di servizio ed alla locomotiva dell'Impresa (chè questa vi può arrivare, essendosi fatta una variante provvisoria presso il suddetto viadotto del chilom. 6.400, su cui però il servizio pubblico non si potrebbe assolutamente fare), non sarà più così all'avvicinarsi della stagione invernale, allorchè le pioggie e le nevi faranno diluire o scorrere quella terra.

In questo momento, se io avessi a dare dei suggerimenti (dal che sono molto lontano, nè vi aspiro certamente) non saprei io stesso quale sicuro rimedio proporre; ma crederei più efficace, oltre una o due briglie basse e piccole al fondo del vallone, un muro di sostegno presso il piede del detto argine, con un drenaggio a monte, poichè l'acqua non vi manca, anzi è abbondante. È mi meraviglio appunto come non siasi mai pensato a questi

---

(*) Varii giornali di Potenza (come il *Rinnovamento, l'Indipendente, La Nuova Lucania, il Risveglio*) si sono vivamente interessati delle lettere del nostro corrispondente. Chi le ha riprodotte per intero, e chi compendiate, movendo appunti ed osservazioni al Ministero; e questo officiosamente fece conoscere, persino a mezzo del Segretario del Ministro dei lavori pubblici, on. Lacava, che i tronchi ferroviarii, di cui si tratta, sarebbero stati aperti senza più nel prossimo settembre, e si giudicavano esagerate le apprensioni del detto corrispondente. Ora egli ci dà una nuova conferma dei suoi dubbii, con nuovi dati ed argomenti che ci sembrano molto giustificativi e validi, e che perciò anche questa volta pubblichiamo per esteso. (LA RED.)

due diretti provvedimenti, prima ancora di cominciare a progredire nel rilevato. Forse per evitare troppe spese? Ma, come dicesi del meglio, che spesso è nemico del bene, così in lavori di tanta importanza è a dirsi che spesso, o sempre, il risparmio preventivo è nocivo, è nemico della vera economia. E poi ci vuole coraggio e previdenza, manifestando le cose, sino dal principio, nel vero loro stato ed in quello a cui possono giungere (*).

Come, adunque, si poteva promettere il passaggio (e vi si persiste ancora) per agosto o settembre, come vien riferito avere lo stesso on. Lacava comunicato ai giornali di Potenza?

Devesi inoltre sapere (ciò che pare anche a me quasi inverosimile, perchè gl'ingegneri governativi non lascierebbero fare: eppure ne vengo assicurato), che l'Impresa intenderebbe abbandonare tutte le altre vie di servizio usate sinora, e trasportare tutti i materiali occorrenti per gli ulteriori tre chilometri (sino al chilometro 12), passando sopra il detto rialzo, attraverso la galleria Martuscelli e la prossima galleria Ripabianca, e via via, sempre sopra l'asse stradale!

Tale disposizione non farebbe che ritardare tutti gli altri lavori, che sono: dopo la galleria Martuscelli (le cui opere di riparazione e ricostruzione verrebbero interrotte, ed in parte anche sospese), la galleria Ripabianca (lunga 1140 metri), dove manca una parte dei piedritti, della cunetta di scolo, e tutto lo spianamento al piano di formazione: il che bisognerebbe tutto sospendere, essendo quella galleria un punto obbligato per il transito. Poi viene il vôlto (obliquo a 45°, di 11 metri di luce) sul vallone Potenza, per il quale occorrono 50 mila mattoni da trasportarsi egualmente sul sito; quindi tutto, o quasi tutto quanto occorrerebbe per il consolidamento della frana prima del chilometro 11° (della quale frana non parlai prima, e dove già si spendono 50 o 60 mila lire in un solo drenaggio e cunicolo profondo 20 m., e dove l'argine è ancora da formarsi). Bisognerebbe poscia trasportare tutto il materiale (pietra, legname, ferro) per il viadotto Pantano al chilom. 11.5, di cui è da fondarsi metà della spalla Eboli (d'un'area di 200 m. q.), e le murature devono elevarsi a 25 m. sulla fondazione, per sovrapporvi poi la travata metallica, di 87 m. di lunghezza, che si fabbrica nelle officine del comm. Alfredo Cottrau a Castellammare; senza contare il materiale per le briglie, se tosto si facessero, ma delle quali più non si parla.

Al di là poi della omonima galleria Pantano (non finita), bisogna trasportare 200 mila mattoni per fare i 7 archi, di 10 metri l'uno, del viadotto Martinicola, senza le pietre per il resto dei muri di prospetto, di rinfianco, ecc., perciocchè nel posto nulla si trova; poi altri 40 mila mattoni per completare la galleria Postiglione; ed inoltre quanto occorrerebba pei lavori di consolidamento della frana al chilom. 12: della quale pure non parlai anteriormente, perchè non sono ancora cominciati, nè punto stabiliti i lavori da eseguirsi, essendosi sempre ritenuta una frana di lieve momento. Però, guai se ivi cominciasse a scorrere, e si lasciasse andare il terreno (riconosciuto pessimo sino dai primi studii), sul quale devesi disporre l'argine! Si aprirebbe una valanga, od una voragine, che discenderebbe sino al fiume Marmo, col dislivello di 200 metri!...... Ma io non voglio essere l'uccello di malaugurio, giacchè ritengo anch'io, che ad impedire ogni funesto evento, basterebbe un non grosso, nè lungo muro di sostegno a valle, oppure una palafitta di base sotto al piano stradale, essendo l'argine non molto elevato.

Oltre di ciò, vi è tutto il materiale di armamento, rotaie, traversine, ed anche *ballast*, ed opere di finimento per quasi la metà del tronco.

Se però il Governo non sorveglia affinchè l'Impresa non abbandoni ancora tutti i mezzi di trasporto usati sin qui, o non la ecciti piuttosto a prendere altra via: come per es. fare (se ancora è possibile) una variante provvisoria presso il chilom. 9, per lasciare totalmente liberi i lavori di consolidamento e rifacimento del suddetto argine e della galleria Martuscelli, pel caso si volesse abbandonare la sottoposta strada di servizio (variante che dovevasi già eseguire, od almeno era stata certo studiata sino da quando trovavasi a direttore di quell'Impresa l'egregio ing. Giovanni Frontini, uomo di rara energia e perspicacia); io affermo essere affatto impossibile il compimento delle opere suaccennate, e quindi l'apertura dell'ultima tratta del tronco entro il corrente anno.

Nè tampoco si arriverà alla Stazione di Picerno colla macchina di servizio, quantunque siano terminati gli altri lavori oltre la galleria Postiglione, che sono: il viadotto di egual nome (a 6 arcate, pure di 10 metri di luce, alto m. 26), e le ultime due gallerie del *Treglio* e di *Picerno*, (ciascuna pressochè di mezzo chilometro), e gli altri piccoli manufatti, trincee ed arginini intermedii, che si trovano in eccellenti condizioni per un percorso di due chilometri circa, fino cioè al chil. 14. Dove c'è un MA.... un grosso *ma*, che non darà passaggio al 5° tronco prima dell'anno venturo!

E qui faccio anch'io sosta, come chi per astruso cammino vuole prendere lena, essendochè, dopo lo sbocco della galleria di Picerno, non restano che 250 m. di lunghezza (tra cui soli 200 di orizzontale) per la fermata, scambio e transito della Stazione di Picerno; incontrandosi in quel limite il ciglio dell'ingente frana del viadotto Braida, che altra volta spiegai volersi probabilmente superare con un ponte provvisorio in legname.

Per questo ponte, o meglio nuovo viadotto in legno (giacchè per quest'anno è inutile sperare nelle briglie, occorrendovi un anno di tempo, compreso il consolidamento dell'argine), che dovrebbe avere una lunghezza di 100 m. ed un'altezza di 10, 15 o 20 m., conviene fare diverse considerazioni. Primieramente, è ancora da determinarsi e compilarsi il progetto; in secondo luogo, dopo l'approvazione ministeriale (supposta favorevole e sollecita, con un solo mese di ritardo), occorre più d'un mese pel primo approvvigionamento del materiale o legname speciale; in terzo luogo, abbisognano tre mesi per la fondazione dei pali, formazione dello zatterone o reticolato, delle capriate, delle impalcature, ecc., attesa la quantità delle stillate, dei tagli, delle congiunzioni dei legnami. Vi è poi da considerare la spesa, che non potrà essere minore di 50 o 60 mila lire; e poi ancora la difficoltà di sostenerlo per intero, sia sopra pali, sia sopra semplice zatterone, su quel terreno che scorre come lava sino alla profondità di 15 m., e che non sorregge il peso di un chilogrammo per un centimetro quadrato, od altrimenti la spinta di 200 tonnellate divisa su circa due ettari di terreno. (*) Immaginarsi poi se si venisse a completare l'argine, il quale darebbe un peso di circa 20 mila tonnellate, distribuito direttamente soltanto sopra un terzo di ettaro (essendo il rilevato di una media altezza di 10 metri)!...

Malgrado ciò, io vorrei bene si facesse tutto in cinque mesi, compresi i lavori del quinto tronco Ma., essendo

(1) A parer mio, l'opera più sicura, sollecita ed economica sarebbe stata primieramente quella di sostituire all'argine un viadotto in muratura sulla stessa linea primitiva, senza pensare a varianti ed a gallerie; e poscia quella d'un viadotto in travata metallica, di 70 a 80 metri di luce, che ora però non credo più conveniente per lo stato avanzato degli altri lavori. Ad ogni modo, anche per questo lavoro non avrebbe occorso meno di 300 mila lire, e 3 mesi di tempo, previa compilazione ed approvazione del progetto. (*Nota dell'Autore*).

(*) Questi sono fatti reali e non menzogne od esagerazioni; su quell'argine, da circa 4 anni si versano 100 metri cubi di terra al giorno, pari a 10 tonnellate circa, ed il calo dell'argine si effettua ogni due o tre giorni per un metro d'altezza. Nè mai perciò si è avanzati di un passo, fuorchè nei mesi di agosto e settembre, per retrocedere poi allo stesso punto dal novembre al luglio. La superficie poi della frana più sensibile è limitata a 100 metri di lunghezza per 200 di distanza, pari a due ettari. Circa la profondità della frana, che dissi di 15 metri, mi sono attenuto alle informazioni delle persone locali e degli ingegneri, che hanno fatto una serie infinita di assaggi; dai quali risulterebbe che più sotto v'è ancora altro terreno della medesima natura, ma in dubbio movimento, perchè molto lento, sino alla profondità di metri 60, dove si raggiungerebbe il solido. Che tutto ciò sia vero, mando i lettori un po' increduli a prendere più dirette informazioni, non volendo si creda ch'io parli di fantasia. (*N. dell'A.*)

ora in luglio, non si andrà egualmente a dicembre, anzichè ad agosto, settembre od ottobre? E tutti gli argini di recente data, tante murature esili ed ancora fresche, come le pile degli ultimi viadotti, alcuni escavi appena compiuti, e tutte le frane appena equilibrate, resisteranno? Ecco quanto io pensava dapprima, e quanto si pensa ora dalla generalità!

Ammesso pure, ripeto, che tutto si compia in quattro o cinque mesi, senza disastri, senza interruzioni o ritardi, si andrà infatti nel dicembre 1878 a Potenza? La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie Meridionali accetterà la responsabilità di passare, con grosse macchine e con treni-passeggieri, su questi punti incerti, quando le nevi e le pioggie aumenteranno le spinte, faranno sprofondare qualche fondazione, o rovesciare qualche muro, o scoscendere qualche argine, qualche trincea? E non si penserà invece a soprassedere, per la smania di aprire la linea oggi e chiuderla domani, con grave danno dei lavori stessi, del commercio, e con pericolo altresì delle persone; ed attendere piuttosto la stagione più propizia, lasciando un po' di tempo all'assodamento od almeno al compimento dei lavori più pericolosi? Mi parrebbe evidente; e quindi crederei più opportuno disporre fin d'ora per l'apertura della linea entro l'anno 1880.

Ma, alla fine dei conti, il Ministero non è cieco, nè insensato, nè capriccioso; vede e conosce le cose a modo, particolarmente finchè dura alla Direzione generale delle strade ferrate un Pasquale Valsecchi. Ora, perchè il Ministero, o chi per esso, nel momento stesso che sospendeva le rate dei pagamenti agli impresarii per *deficit* di fondi, e caldeggiava o favoriva con tale pretesto il rallentamento dei lavori, mandava poi assicurazioni, che circa due mesi dopo si sarebbe aperta la linea all'esercizio? Non era questo un voler mascherare i fatti a detrimento del vero? E non valeva meglio tacere?

Ora, se io ho voluto manifestare le cose come sono realmente, credo non aver fatto opera ingrata, nè ai cittadini della Basilicata, nè ai contribuenti, nè al Ministero stesso, avendolo, in certo modo, tolto da un grave imbarazzo! E se Ella, egregio sig. Direttore, vorrà accordarmi ancora indulgenza, avrò da aggiungere, per un altro numero del suo pregiato giornale, alcune osservazioni in risposta a certi apprezzamenti della stampa lucana.

Q.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Lunedì scorso ebbe luogo la visita di ricognizione, per parte dei delegati governativi e dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, dell'ultimo tronco della ferrovia Pontebbana da Chiusaforte a Pontebba; e l'esito ne fu soddisfacentissimo.

Possiamo quindi confermare quanto annunciammo nel precedente numero, che cioè l'apertura della linea si effettuerà il giorno 25 corr., con servizio di viaggiatori e merci a *grande velocità*, mentre per le merci a *piccola velocità* verrà attivato soltanto col 5 agosto p. v.

L'orario provvisorio dei treni venne così stabilito:

Partenza da Udine, ore 6.10, 7.34, 10.35 ant., 4.30 pom.

Arrivo a Pontebba, ore 9.11, 9.45 ant., 1.33, 7.33 pom.

Partenza da Pontebba, ore 6.31 ant., 1.33 5.1, 6.31 pom.

Arrivo ad Udine, ore 9.15 ant., 4.18, 7.50, 8.30 pom.

La suddetta apertura si effettuerà senza solennità speciale; rimandandosi la cerimonia della inaugurazione, se pure si farà, allorchè verrà aperto il tronco Tarvis-Pontafel sul territorio austriaco, e dietro i concerti da prendersi all'uopo tra i Governi italiano ed austro-ungarico, e le Amministrazioni ferroviarie interessate.

Ci consta che pel 30 corr. mese venne convocato a Lucerna il Consiglio d'amministrazione della Società del Gottardo, essendovi stati telegraficamente invitati i consiglieri italiani comm. Massa ed Allievi.

Crediamo che questa straordinaria riunione abbia rapporto coll'avvenuta morte dell'appaltatore Favre, e colle nuove condizioni che ne conseguono per l'impresa della grande galleria del Gottardo.

Finalmente le nuove promozioni di grado ed aumenti di stipendio pegl'impiegati delle Ferrovie dell'Alta Italia con stipendio inferiore alle L. 2100, vennero dal Consiglio d'amministrazione comunicate ai rispettivi Servizii, dopo aver ottenuta la sanzione della Corte dei conti.

Tali promozioni ed aumenti, ad eccezione di pochissimi, avranno la decorrenza dal 1° gennaio a. c., ma non saranno liquidati che collo stipendio del prossimo agosto.

Sappiamo che, avendo il Ministro dei lavori pubblici approvata la proposta del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, circa il ristauro della Stazione di Porta Susa in Torino, lo stesso Consiglio ha dato le opportune disposizioni per l'incominciamento dei lavori.

In relazione a quanto ci scrive più sopra il nostro corrispondente *Q*, circa i lavori della ferrovia Eboli-Potenza, veniamo all'ultimo momento informati, che al Consiglio superiore dei lavori pubblici venne già sottoposto il progetto della Direzione tecnica di Salerno per una briglia di consolidamento del viadotto Pantano, per una briglia e colmamento artificiale della vallata della frana alla Stazione di Picerno. Per quest'ultima opera si calcola una spesa di oltre trecento mila lire.

Il 7 agosto p. v., presso la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, avrà luogo una gara per la fornitura di 40ₘ tonnellate di carbone minuto inglese e di 30ₘ tonnellate di carbone grosso inglese.

Comunicheremo a suo tempo il risultato della gara.

Luigi Favre. — Il telegrafo trasmetteva sabbato sera una ben triste notizia per quanti si interessano alla grande impresa della ferrovia del Gottardo. Il sig. Luigi Favre, assuntore della costruzione del gran tunnel del Gottardo, mentre si trovava nella galleria di Göschenen per visitare i lavori, côlto da apoplessia fulminante, cadeva esamine fra le braccia di coloro che lo circondavano. Finora mancano i dettagli di questo luttuoso incidente.

Il sig Favre era originario di Chêne (Ginevra), e non aveva che 53 anni. Nato da famiglia non ricca, seppe col suo talento, colla sua attività, acquistarsi una posizione assai brillante. Fino da giovane, si dedicò alle imprese costruttrici, specialmente in Francia, ove si acquistò una bella rinomanza fra i costruttori di ferrovie.

Assunta la grande impresa della perforazione del tunnel del Gottardo, il sig. Favre vi si dedicò anima e vita,

ponendo a disposizione dell'opera colossale una consumata esperienza, un'abilità ed una perseveranza ammirata da tutti, ed un ingegno dei più fervidi. Ma era scritto che non dovesse vedere il compimento della grande impresa! Mentre l'ultimo ostacolo stava per cadere, mentre una parete di poche centinaia di metri lo separava dall'istante in cui gli operaj dei due imbocchi si sarebbero stesa la mano attraverso le viscere del monte, la morte lo colpì, come il soldato valoroso sulla breccia, in mezzo ai suoi operaj.

La morte del sig. Favre è una dolorosa perdita per l'impresa di cui era l'anima, per la Svizzera che si onorava di questo suo figlio distinto, per tutti quanti si interessano alla ferrovia del Gottardo, che ammiravano i talenti dell'estinto. Fortunatamente, il compimento della impresa del tunnel non è più che una quistione di poco tempo; e malgrado il gran vuoto che l'improvvisa scomparsa del sig. Favre lascia nella direzione di essa, sarà condotta a buon fine. *(Gazzetta Ticinese).*

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — Nella seduta del 17 corr. l'on. Cavalletto presentò alla Camera dei deputati la relazione della Commissione, da lui presieduta, per l'approvazione della Convenzione relativa al riscatto delle Ferrovie Romane: relazione redatta, come fu già detto, dall'on. Baccarini, ora rinominato Ministro dei lavori pubblici.

L'on. Cavalletto ne domandò l'urgenza, che la Camera accordò tosto; ed infatti, nella seduta del 21, la Camera stessa approvò, dopo breve discussione, il relativo progetto di legge. La Commissione lo aveva modificato nei termini seguenti:

« *Art.* 1. Sono approvate le seguenti Convenzioni:

« 1° Convenzione 17 novembre 1873, stipulata fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, nell'interesse dello Stato, e la Società delle Strade ferrate Romane, pel riscatto della rete ferroviaria concessa alla Società medesima, con le dichiarazioni, modificazioni ed aggiunte stipulate nell'atto addizionale del 21 novembre 1877.

« 2° Convenzione 26 aprile 1879, stipulata fra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, nell'interesse dello Stato, e la Società delle Strade ferrate Romane, per la sospensione degli effetti del riscatto della rete ferroviaria concessa alla Società medesima, colle seguenti modificazioni:

1° All'articolo 2 sia sostituito il seguente:

« Tutti gli effetti della Convenzione 17 novembre 1873, resa definitiva ed irretrattabile per legge insieme all'atto addizionale 21 novembre 1877, resteranno sospesi fino al 31 dicembre 1879 ».

2° Agli articoli 4, 5 e 6 sia sostituito il seguente:

« Col 1° gennaio 1880 sarà applicata per l'esercizio della rete delle Ferrovie Romane la legge 8 luglio 1878, n. 4438, serie 2ª, relativa alla rete dell'Alta Italia, lasciando inalterati gli odierni regolamenti sociali in quanto non siano ad essa legge contrarii ».

« *Art.* 2. Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere sul Gran Libro del Debito pubblico tanta rendita 5 per cento con decorrenza dal 1° gennaio 1874, quanta occorre allo adempimento dei patti contenuti nella citata Convenzione del 17 novembre 1873, ed atto addizionale del 21 novembre 1877, rispetto alle azioni della Società delle Strade ferrate Romane ».

Genala propone che l'ultimo comma dell'art. 1° si sopprima, sostituendovi: « Fino all'attuazione del riscatto, rimarrà invariato l'attuale esercizio ».

Baccarini (Ministro) e *Cavalletto* (relatore) accettano la proposta dell'on. Genala.

Muratori accetta la proposta di lasciare per ora impregiudicata la questione dell'esercizio.

Dichiara che, quando la Camera votò l'inchiesta, lasciò alla Commissione di risolvere la questione dell'esercizio governativo o privato. Nel modo come è stato organizzato il servizio dell'Alta Italia, il concetto di neutralità stabilito dalla Camera non fu rispettato. Chiede ora che si osservino gli intendimenti della inchiesta, nei cui limiti dobbiamo rimanere. I risultati di questa serviranno ad indicare a quale sistema si debba dare la preferenza. —

Si approvò quindi il primo articolo modificato secondo la proposta Genala; e si approvò pure l'art. 2 senza variazioni.

Però, allo scrutinio segreto nei giorni di lunedì e martedì, la legge non potè esser votata per la mancanza del numero legale dei voti. Speriamo che ciò si ottenga almeno nella seduta d'oggi, affinchè non si debba inutilmente attendere sino alla riconvocazione del Parlamento, trattandosi dello scioglimento di una gravissima questione da tanto tempo pendente! (*V. nostra Corrispondenza da Roma*).

Ferrovie dell'Alta Italia. — Venne testè distribuita alla Camera (e ne abbiamo noi pure ricevuto un esemplare) la *Relazione sull'andamento dell'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia pel* 2° *semestre* 1878, presentata dal cessato Ministro dei lavori pubblici, on. Mezzanotte.

Questa Relazione è opera del Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie, ed il Ministro vi ha premesso alcune brevi osservazioni circa i risultati dell'esercizio governativo durante l'indicato semestre. Noi riparleremo di questo documento in un prossimo numero.

Esercizio delle Ferrovie. — La *Gazz. Uff.* del 16 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 19 giugno p. p., con cui venne sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per la proroga di *sei mesi* al termine precedentemente assegnato per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, cioè sino a tutto dicembre a. c.; con facoltà al Governo per le spese relative sull'esercizio 1879.

La legge sulle costruzioni ferroviarie. — Leggiamo nell'*Opinione* di ieri:

Giungono al Senato numerosissime e da ogni parte del Regno (da Messina al Veneto) petizioni contro il progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie; i lagni, com'è naturale, riguardano linee omesse, postergate o spezzate a metà. L'egregio relatore, che aveva cominciato a predisporre il suo rapporto, si è dovuto preoccupare della gravezza dei reclami, che in questo momento esamina colla sua consueta diligenza e colla sua indiscutibile competenza. Si fa il possibile per affrettare il lavoro; ma tutto dipenderà dalla qualità e dalla quantità dei reclami.

Tramways di Roma. — Il *Diritto* scrive in data del 15 corr:

Oggi stesso, a mezzo di usciere, l'Impresa Romana degli Omnibus ha notificato al Sindaco di Roma una diffida, tendente a protestare solennemente, e per i danni che gliene potessero derivare e per ogni effetto di giudizio, contro la deliberazione del Consiglio comunale, avvenuta in questi ultimi giorni, la quale concedeva ad altra Impresa la costruzione e l'esercizio di una linea di *tramway*, da piazza del Plebiscito fino alla Stazione ferroviaria, percorrendo la via Nazionale.

L'Impresa Romana rivendica essa il diritto di esercitare il servizio dell'omnibus sulla via Nazionale; e ciò per formale concessione avutane dal Comune, e stipulata con atto legale del 6 luglio 1876.

Non sappiamo se la concessione avuta dall'Impresa Romana, pur dando ad essa il privilegio degli omnibus comuni, tolga al Municipio la facoltà di concedere ad altri il servizio dei *tramways* su quella linea. Sappiamo pure, a questo proposito, che la Società che fece la proposta del *tramway* è anche disposta a pagare un canone al Comune: circostanza questa significante, e di cui il Comune deve naturalmente tener conto nell'interesse dei contribuenti.

Tramways di Udine. — Leggiamo nel *Giornale di Udine* del 16 corr:

L'ingegnere Giuseppe Broili ha presentato alla Deputazione provinciale, a nome d'una Casa bancaria di Milano, la domanda di concessione per l'impianto di guidovie a trazione meccanica sopra le linee Udine-Palmanova-al Mare, Udine-Cividale-San Pietro, Udine-San Daniele-Codroipo-Latisana-San Giorgio. La Deputazione accolse con molto

interesse la domanda, tanto più ch'essa non implica alcun onere per la Provincia; e se ne occuperà di proposito in una prossima seduta.

Tramway Cassano d'Adda-Treviglio — In relazione a quanto annunciammo nel precedente numero, scrivono da Inzago, 19, alla *Perseveranza*:

Nelle sedute del 4 e 15 corrente, le onorevoli Deputazioni provinciali di Milano e di Bergamo deliberavano la concessione ai signori ingegneri Cesare Gerosa di Cassano d'Adda e Schulthess e C.° di Milano, per la costruzione di un tramway a vapore che, staccandosi dall'attuale Milano-Vaprio alla Stazione di Villa-Fornaci, passerebbe per Inzago e Cassano, dove, biforcandosi al luogo denominato Cascina Colonnella, un tronco si dirigerebbe a Treviglio e Caravaggio, mentre l'altro per Fara e Canonica farebbe capo a Bergamo. Non ci pare che gli egregi concessionarii abbiano intenzione di ricorrere alla pubblica sottoscrizione per ottenere i capitali necessarii all'esecuzione del progetto; qualunque, per altro, sia per essere la via da essi adottata per la ricerca dei mezzi necessarii alla costruzione, si crede che i medesimi potranno trovarsi presto in grado di por mano ai lavori, per modo che nella prossima estate possano questi Comuni salutare festosi la piccola vaporiera, apportatrice di novella vita.

Tronco ad uso militare in Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 14 corr., approvò la deliberazione della Giunta municipale, con cui si autorizza l'Autorità militare a collocare un binario di congiunzione tra l'Arsenale di Borgo Dora e la ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

Ferrovie Sarde. — Nella *Riforma* del 20 si legge:

Ci gode l'animo di apprendere e potere annunziare il felice e rapido avviamento, che si va rimarcando nella costruzione delle ferrovie nell'isola di Sardegna; a segno tale che ormai venti chilometri appena mancano al completo allacciamento dei punti estremi, Cagliari e Sassari, della linea o arteria principale, di cui, come è noto, trovasi già in esercizio il tronco principale Cagliari-Oristano. Si ritiene pertanto che fra pochi mesi la intera congiunzione sarà compiuta, lo che di gran cuore auguriamo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 15 corr.:

I lamenti nei Cantoni d'Uri e di Svitto contro la fissazione del tracciato e contro le espropriazioni per la ferrovia del Gottardo sono assai numerosi. Il malcontento va fino a negare il versamento delle sovvenzioni. Così, secondo il *Boten der Urschweiz*, sabbato scorso il Consiglio circolare di Svitto prese la risoluzione di notificare al Governo che quel Consiglio circolare, in seguito a risoluzione e proposta dell'Assemblea circolare, non può assumersi un ulteriore pagamento della quota di sovvenzione per la ferrovia del Gottardo, prima che gli interessi dei Comuni di Svitto e di Arth, circa le questioni della Stazione e del tracciato, siano definitivamente regolati, o sia intervenuto un accordo fra questi Comuni e la Società del Gottardo.

— La stessa *Gazzetta Ticinese*, in data del 19, scrive:

È noto che da diversi Comuni lungo la linea ferroviaria del Gottardo si sono sollevati dei richiami circa alle località scelte per alcune Stazioni. Affine di levare possibilmente queste pendenze, il Consiglio federale, d'accordo colla Società del Gottardo, aveva designato i signori Koller, ispettore del Gottardo, ed il sig. Dapples, ispettore del Dipartimento delle poste e delle ferrovie, affine di studiare sul posto le quistioni.

Infatti, i due delegati federali ebbero l'11 corrente una conferenza in Arth col sig. Gervich, ing. della Società del Gottardo, e coi delegati del Governo, del distretto e del Comune di Svitto, non che i delegati del Comune di Arth ed il presidente del Consiglio d'amministrazione della ferrovia Arth-Rigi, allo scopo di provocare un accordo circa alle Stazioni di Goldau e di Svitto. I tentativi fatti per una conciliazione non riuscirono ad alcun accordo, e quindi sarà fatto dettagliato rapporto della quistione al Consiglio federale, perchè possa prendere una decisione con piena cognizione di causa.

Si annuncia pure che fra poco il sig. ispettore Koller farà un viaggio lungo la linea del Gottardo, accompagnato dall'ingegnere-aggiunto sig. Schucan e dai due ingegneri di controllo Tschiemer e Simonet; il sig. Tschiemer fermerà poi il proprio domicilio in Altorf, ed il sig. Simonet in Giornico. Durante questa escursione, saranno esaminate anche le quistioni delle Stazioni di Faido, Giornico, Magadino e S. Nazzaro.

— Lo stato dei lavori della grande Galleria alla fine dello scorso giugno era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
	maggio	giugno	maggio	giugno
Galleria di direzione . m.	238.6	194.5	13229.5	13424
Allargam. della stessa »	123.5	216.4	11388.1	11604.5
Calotta . . . . . . »	252.7	218.3	9526.1	9744.4
Strozzo . . . . . . »	189.5	168.3	8295.9	8464.2
Vôlta . . . . . . »	79.5	112.2	9877.9	9990.1
Piedritti . . . . . . »	187.3	166.9	7997.9	8164.8
Tunnel completo con canale e nicchie . . »	189.5	338.3	7122	7460.3

Secondo il programma di settembre 1875, furono eseguiti:

	in più	in meno
Galleria di direzione . . . . . m.	—	228
Allargamento della stessa . . . . »	—	795.5
Calotta . . . . »	—	2453.6
Strozzo . . . . »	—	2665.8
Vôlta . . . . »	—	1541.9
Piedritti . . . . »	—	2847.5
Tunnel completo con canale e nicchie »	—	3317.7

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 18.30; dal lato di Airolo di m. 26.48; in totale m. 44.70, cioè m. 6.40 in media giornaliera.

Restano da perforare m. 1363.60.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di giugno fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggeri trasportati 14,000 (nel mese corrispondente del 1878: 13,507), introito fr. 17,000 (fr. 16,308.65); merce trasportata tonn. 3,040 (tonn. 1824), introito fr. 12,600 (fr. 872.45). Introito complessivo fr. 29,600 (fr. 25,030.10), ossia fr. 721.95 (fr 610.49) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggieri trasportati 14,500 (1878: 14,855), introito fr. 11,700 (fr. 11,984.95); merce trasportata tonn. 1680 (tonn. 900), introito fr. 3,700 (fr. 3,208.10). Introito complessivo fr. 15,400 (fr. 15,193.05), ossia fr. 592.31 (fr. 584.35) in media per chilometro.

Ferrovia del Monte Ceneri. — Le ratifiche del trattato del 16 giugno 1879, concernente la partecipazione finanziaria della Svizzera e dell'Italia all'impresa della ferrovia del Monte Ceneri, vennero scambiate in Roma il 7 corrente.

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta Ticinese* reca sulla seduta del 15 corr. del Consiglio federale:

Il Dipartimento delle ferrovie viene invitato a partecipare e dirigere una conferenza di delegati del Tribunale federale e dei Governi cantonali interessati, la quale ha per iscopo di discutere la quistione della continuazione dell'esercizio della ferrovia Nazionale dopo il 15 ottobre del corrente anno, per il caso che al primo incanto, indetto per il 30 agosto prossimo, non si presentasse alcun compratore.

— Come già fecero colle Ferrovie francesi, ora le Ferrovie italiane e austro-ungherese avendo assicurata la reciprocità, le Amministrazioni ferroviarie svizzere si sono dichiarate disposte a rilasciare, per il rimpatrio degli attinenti poveri di quei due Stati, alle Ambasciate di questi ultimi in Berna dei biglietti di 3ª classe a mezza tassa.

Ferrovia del Righi — Ci scrivono da Lucerna che l'asta di questa ferrovia, stata indetta dal Tribunale

federale svizzero pel 21 andante, come fu da noi annunziato nel numero del 2 luglio corrente, non ebbe più luogo.

Si è costituita una Società per azioni, composta specialmente di creditori ipotecarii dell'Hôtel Righi-First, la quale comperò la ferrovia per la somma di fr. 60,000, senza obbligo, per parte sua di continuare l'esercizio per un certo numero d'anni.

Ferrovie francesi — Il Senato francese, dopo breve discussione (a cui accennammo nel precedente numero), approvò, con 241 voti contro 2, il progetto di legge relativo alla rete complementare delle ferrovie, quale era stato già votato dalla Camera dei deputati. Come si è detto, le linee comprese nel progetto di classificazione del ministro Freycinet costituiscono un gruppo di oltre 7000 chilometri nuovi, la cui esecuzione è ritenuta d' interesse generale. Un gran numero di emendamenti venne però rinviato al Ministro per nuovi studii. La legge venne già promulgata nel *Journal Officiel*.

La Commissione di 33 membri, nominata nella scorsa settimana dalla Camera dei deputati per occuparsi dell'esercizio delle ferrovie, ha eletto a vice-presidenti i signori Allain-Targé e Wilson, ed a segretarii i signori Delaporte, Baihaut ed Herault.

Essa si è già riunita al Palazzo-Borbone, sotto la presidenza del sig. Lebaudy, ed i varii commissarii espressero il parere dei rispettivi Ufficii da cui furono nominati. La maggioranza si dichiarò favorevole al principio del riscatto generale ed all'esercizio diretto da parte dello Stato.

Però alcuni oratori manifestarono il desiderio che si affidasse l'esercizio delle ferrovie della terza rete a Compagnie affittuarie, almeno in via di esperimento.

Poscia, sulla proposta dell'on. Wilson, la Commissione si è suddivisa in tre Sotto-Commissioni: la prima incaricata di studiare il Capitolato d'oneri e le tariffe attuali, presieduta dall'on. Allain-Targé; la seconda incaricata di studiare le condizioni finanziarie ed economiche del riscatto, sotto la presidenza dell'on. Wilson; e la terza per istudiare le condizioni dell'esercizio, sotto la presidenza dell'on. Lebaudy.

Ferrovie dell'Algeria. — Il Senato francese ha pure approvato senza discussione, all'unanimità di 231 membri presenti, il progetto di legge relativo alla rete complementare delle ferrovie dell'Algeria, quale era stato approvato dalla Camera dei deputati.

— Il Ministro dei lavori pubblici diresse poi al Presidente della Repubblica un rapporto relativo alla comunicazione ferroviaria dell'Algeria e del Senegal coll'interno del Sudan.

In questo rapporto il ministro Freycinet ricorda come, due anni fa, un ingegnere in capo dei ponti e strade, il sig. Duponchel, ottenesse l'autorizzazione di recarsi in Algeria per coordinare le informazioni che si avevano, tanto sulla costituzione del Sudan, quanto su quella del Sahara. Aiutato dalle notevoli relazioni pubblicate specialmente dal sig. Duveyrier, e dietro quelle dei capi delle carovane e di distinti ufficiali abituati alle spedizioni nel sud dell'Algeria, e spingendosi egli stesso in una esplorazione sino ai confini del gran deserto, il signor Duponchel potè presentare al Governo una Memoria interessantissima, lasciando intravedere la possibilità di collegarsi al Niger, mediante una ferrovia di 2000 chilometri senza interruzione.

Per quanto ardita possa sembrare questa idea, non si potrebbe però dirla chimerica, di fronte ai meravigliosi risultati ottenuti dal genio dell'uomo, di fronte alla grande ferrovia che congiunge San Francisco a Nuova York, attraverso ostacoli creduti insuperabili per uno spazio di 6000 chilometri. Una ferrovia da Algeri al Niger, se è eseguibile, costerà molto meno del taglio dell'Istmo di Panama, testè votato dal Congresso internazionale di Parigi.

Ora, dietro la Memoria del signor Duponchel, il ministro Freycinet non poteva rimanersi inattivo; e, dopo aver ottenuto nello scorso giugno il parere motivato e favorevole di una Commissione speciale da lui nominata tra distinti membri della sua Amministrazione, trova ora di proporre la istituzione di una Commissione superiore per lo studio delle questioni relative alla suddetta comunicazione ferroviaria, e specialmente incaricata di preparare, dirigere o aiutare le operazioni tendenti a stabilire la possibilità pratica della detta linea e della migliore direzione da darle.

Il Ministro, quale presidente, il Governatore generale dell'Algeria, i Sotto-segretarii di Stato dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commercio, il Direttore generale e Direttore della costruzione delle ferrovie appartengono di diritto alla detta Commissione; della quale fanno parte altresì 6 senatori e 6 deputati, parecchi delegati dei Ministeri della guerra, della marina, ispettori ed ingegneri dei ponti e strade, delle miniere e delle ferrovie, ed alcuni rappresentanti dell'Istituto e della Società di geografia.

Tra questi ultimi si notano gli on. Cosson, Dumas e Lesseps, l'ammiraglio La Roncière le Noury, e Duveyrier, autore delle suaccennate relazioni sull'Africa centrale.

Duclerc e Brisson sono nominati vice-presidenti; Godin de Lepinay fungerà da segretario, assistito dagli ing. Perouse e Rolland come segretarii-aggiunti.

La Commissione potrà pure aggiungersi un certo numero di membri residenti sul continente africano.

I lavori della Commissione e i processi verbali delle sue sedute saranno stampati e distribuiti ai membri delle due Camere.

La Commissione, approvata con decreto presidenziale del 13 corr., si è già riunita lunedì scorso al Ministero dei lavori pubblici.

Ferrovie tedesche. — La *Norddeutsche Allegemeine Zeitung* del 16 luglio, parlando della recente creazione del dipartimento speciale delle ferrovie dell'Impero e della sua attribuzione al Ministro prussiano dei lavori pubblici, dice che si era già trattato di unire più intimamente l'Amministrazione delle ferrovie dell'Impero, cioè le alsaziane, a quella delle linee prussiane, siffatta misura essendo resa desiderabile dall'interesse della circolazione e dell'economia dell'esercizio, ed anche dai punti di contatto che esistono tra le due reti sulla Mosella e sulla Sarra.

Il Governo si è sentito confermato in questa idea dal fatto dell'impianto di un Governo particolare nell'Alsazia-Lorena, allorquando le ferrovie alsaziane-lorenesi non faranno parte del dominio proprio del paese.

Il citato giornale ufficioso aggiunge che questa nuova creazione amministrativa non cagionerà aumento di spesa, perchè tutti gli impiegati addetti sinora alla divisione ferroviaria della Cancelleria per l'Alsazia-Lorena, passano semplicemente nel nuovo servizio.

Ferrovie della Serbia. — Le negoziazioni fra la Serbia e l'Austria proseguirono, in questi ultimi giorni, con grande attività al Ministero degli affari esteri in Vienna, tra il generale Ranco Alimpitch ed il prof. Wsetecka. Si è caduti d'accordo provvisoriamente sui punti del riavvicinamento delle reti austro-ungherese e serba, come pure su tutte le questioni di dettaglio annettentisi al servizio comune. Fu parimenti accettato in principio il progetto d'una Convenzione definitiva. Quando questo progetto, che sarà sottomesso ai due altri Stati compartecipanti, la Turchia e la Bulgaria, sarà stato accettato da essi, la Convenzione sarà firmata dai rappresentanti delle quattro Potenze.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà* scrive:

L'allargamento della via Venti Settembre, lungo la proprietà Spithower, è terminato; ed appena il Municipio avrà terminato i lavori dei marciapiedi e l'impianto dei candelabri del gas, questa strada sarà una delle migliori di Roma. Ma, eccoci al *ma*, anche questo lavoro non sarà perfettamente compiuto, se il Municipio non continuerà l'allargamento della strada fino alla chiesa della Vittoria. Si tratta di demolire il muro che appartiene ad un'Amministrazione governativa (l'Ispettorato forestale), e questo è già un primo ostacolo; poichè, quando il Municipio deve trattare con privati, le cose procedono abbastanza sollecitamente; ma quando si tratta di doversi accordare col Governo, allora

è un affare serio: non bastano nè i mesi, nè gli anni per arrivare ad un utile componimento.

In ogni modo, il Municipio cominci a trattare per ultimare l'allargamento: si guadagnerà sempre qualche cosa.

Teatro Nazionale in Roma — La stessa *Libertà* scrive in data 19:

Abbiamo visitato ieri l'altro i lavori di questo teatro, che il coraggioso signor Domenico Costanzi fa eseguire tra le vie Torino e Firenze.

I lavori di muratura sono quasi al termine, e si pensa ora a ricoprire l'immenso edificio. Diciamo immenso, poichè non si tratta del solo teatro fornito d'un largo palcoscenico, ma d'un insieme di fabbricati, che, oltre il teatro, contengono una grande sala pei concerti, il *foyer* o ridotto come si suol chiamare, il *restaurant*, il caffè, sale di trattenimento, una grande galleria coperta per le vetture, sale per i pittori delle scene, per le prove, ecc. ecc.

È incominciato di già il lavoro per il collocamento delle centine, che dovranno ricoprire la sala dei concerti. Ben presto si armeranno le grandi incavallature in ferro per la copertura della sala e del palcoscenico.

I lavori sono diretti dall'ing. Sfondrini; quelli delle armature in ferro dall'ing. Mannerini, rappresentante l'Impresa italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ingegnere Cottrau, la quale ha eseguito in Napoli tutti i lavori in ferro per il teatro.

Il signor Costanzi conta di poter inaugurare il suo teatro pei primi del prossimo anno 1880.

Lavori edilizii in Milano. — Il *Sole* dicesi assicurato avere la Giunta municipale di Milano approvato, in massima, il progetto dell'Ufficio tecnico per l'apertura della nuova porta sull'asse della via Alessandro Volta. La nuova porta è destinata a dar nuova vita alle vie Volta, Pontida e Pinamonte da Vimercate.

— Tutta l'area libera di fabbricati, posta fra la via Stella, il bastione di porta Vittoria ed il Corso, di proprietà dell'Orfanatrofio maschile, fu divisa in varii lotti e posta in vendita per la costruzione di un nuovo quartiere. In questo saranno aperte due vie per rendere più comodi e divisibili le case. Coi lavori che il Comune eseguirà tra il Corso di porta Vittoria ed il Corso Ventidue Marzo, e coll'erezione del monumento delle Cinque Giornate, quella parte della città si popolerà sempre più, e diverrà una delle più simpatiche di Milano.

Irrigazioni. — La Provincia di Terra di Lavoro ha concepito il disegno d'irrigare, con le acque del fiume Volturno, la campagna fra Capua-Aversa ed il mare.

Un apposito progetto d'arte è stato già elaborato, per commissione della Rappresentanza provinciale; e nel tempo stesso sono state fatte le opportune pratiche col Governo, per ottenere la relativa concessione.

Il Consiglio provinciale ha inoltre determinato anche le condizioni di massima, alle quali dovranno uniformarsi le domande per la costruzione ed esercivio del Canale.

Queste condizioni sono racchiuse in apposito Capitolato a stampa, depositato presso la Camera di commercio di Napoli.

Il termine per la produzione delle offerte è limitato a tutto il prossimo agosto.

Bilancio definitivo dei lavori pubblici. — Nella seduta del 19 corr., la Camera dei deputati, dopo breve discussione, approvò il bilancio definitivo pel 1879 del Ministero dei lavori pubblici, lasciando però in sospeso un capitolo, il quale fu poi approvato nella seduta del 21; e così la complessiva somma del bilancio venne fissata in L. 178,478,313.95.

Il Congresso degl'ingegneri a Napoli. — I giornali napoletani annunciano che il 3° Congresso degli ingegneri ed architetti italiani avrà luogo in Napoli dal giorno 22 settembre al 2 ottobre a. c., e che il termine per la richiesta all'ammissione, che era stato fissato per il mese di giugno, è prorogato a tutto il mese di luglio corrente. La richiesta dev'esser accompagnata coll'invio di L. 10 per le spese del Congresso, al cassiere della Commissione ordinatrice in Napoli, sig. Ettore Vitale (via Università, n. 10).

La Commissione ordinatrice, dopo avere ottenuto dal Ministero dei lavori pubblici l'autorizzazione a precedere agli opportuni accordi colle Società di ferrovie e piroscafi per il risparmio sulle tariffe, tanto pei viaggiatori, che per gli oggetti da inviarsi alle Esposizioni, ha potuto assodare il risparmio del 30 e del 50 per 0[0, secondochè il trasporto dei viaggiatori e degli oggetti sia per ferrovia o per piroscafi.

Insieme col Congresso avrà luogo una Esposizione di *strumenti di precisione, disegni e materiali da costruzione.*

Coloro i quali intendono concorrervi, sono invitati ad indirizzere prontamente le loro domande alla Commissione a Napoli, onde essa possa fornire loro le cartelle di spedizione, muniti delle quali gli espositori possono fruire degli speciali ribassi di trasporto per spedire i loro oggetti, i quali dovranno essere diretti, franchi di porto, alla Commissione ordinatrice (Istituto di Belle Arti in Napoli).

Il termine utile per l'invio degli oggetti da esporsi resta prorogato a tutto il 20 agosto p. v.

Concorsi. — Il concorso aperto pel 1° ottobre anno corrente per l'ammissione di 25 allievi-ingegneri nel Corpo Reale del Genio civile, venne dal Ministro dei lavori pubblici prorogato al 1° dicembre. Il termine assegnato per la presentazione delle relative domande è prolungato a tutto il mese di ottobre, ferma restando ogni altra disposizione precedente.

— È pure aperto il concorso per la nomina di un professore straordinario alla cattedra di geometria descrittiva, nella Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Roma.

Il concorso avrà luogo per titoli.

Le domande d'ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 5 del mese di agosto.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

Convenzione monetaria. — Nella seduta del 20 corr., la Camera dei deputati ha approvato, con breve discussione, la Convenzione monetaria internazionale del 5 novembre 1878 e l'atto addizionale del 20 giugno 1879.

L'on. Seismit-Doda sostenne che l'atto addizionale non portò alcun miglioramento alla Convenzione da lui conchiusa, ma l'on. Depretis dimostrò chiaramente il contrario. E l'on. Luzzatti, in nome anche di alcuni amici, dichiarò che approvava la Convenzione, solo perchè vi è annesso l'atto addizionale negoziato dall'on. Depretis.

Il Ministro delle finanze disse che, durante le vacanze, studierà alcuni quesiti esposti dalla Commissione.

Allo scrutinio segreto, questa legge ottenne voti favorevoli 199 e 29 contrarii.

Casse di risparmio postali. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni eseguite dalle Casse di risparmio postali a tutto maggio scorso.

Il numero dei nuovi Ufficii autorizzati in quel mese a fare operazioni fu di 9; nei mesi precedenti, cioè gennaio, febbraio, marzo e aprile, era stato di 12; negli anni 1876-77 e 78, di 3194. Totale 3215 Uffizii.

I depositi in maggio ascesero a L. 35,757; nei mesi precedenti a 136,660. Negli anni 1876-77-78 a 575,149 — Somma totale L. 747,566.

I rimborsi ascesero in maggio a L. 13,883; nei mesi precedenti a 46,876, e nei tre ultimi anni a 186,600. — Totale rimborsi L. 247,359.

Totale complessivo in maggio L. 49,640; nei mesi precedenti 183,536, e nei tre anni ultimi 761,749. — Totale generale L. 994,925.

Ufficii telegrafici. — Il 15 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Lavagna (prov. di Genova) e di Mondovì-Breo (prov. di Cuneo).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, nella passata settimana, non diedero luogo a transazioni notevoli, e le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono con moto languido tra il prezzo di 400 e quello di 396.50. Le Obbligazioni relative negoziate a termine a 277.75 ed a contanti a 277. Invariati i Boni a 584.

Le Sarde, della serie A, si tennero a 282; le altre, della serie B, a 278; le nuove a 263 circa;

L'Alta Italia trovò denaro a 286 — Le Pontebbane negoziate a 423.

Le Azioni Ferrovie Romane si mantennero a 113 e 114.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 191 e 192; le Obbligazioni relative a 259.75 e 261.75 — Le Vittorio Emanuele a 278 e 282 — Le Azioni Ferrovie Romane a 104 e 107; le Obbligazioni a 300.

ESTRAZIONI

Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico — La Direzione generale del Debito pubblico notifica che, giusta l'avviso del 27 giugno p. p., essendosi eseguita il 15 corrente la prima annuale estrazione a sorte delle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico, create colla legge 15 agosto 1867, n. 3848, e R. Decreto 8 settembre 1667, n. 3912, sono sortite le serie n. I da lire 100, VI da lire 10,000 e V da lire 5000, in complesso montanti a lire 14,689,900 di capitale.

Se non che questa somma superando di lire 5,419,900 il fondo di lire 9,270,000 stabilito pel corrente anno per l'ammortizzazione dei titoli in discorso, della ultima serie uscita, la V, composta di n. 1227 Obbligazioni, vennero ritenute siccome non sortite le ultime 1084 Obbligazioni della medesima in ordine numerico, del complessivo montare di lire 5,420,000 e portanti i numeri superiori al n. 92532.

Conseguentemente sono a ritenersi estratte e rimborsabili tutte le Obbligazioni attualmente in circolazione, del valore capitale di lire 100 e di lire 10,000; ed inoltre le prime 143 di quelle da lire 5000 aventi i numeri ordinali fino al n. 92532, questo compreso, pel montare di lire 715,000.

Le dette Obbligazioni cessano di fruttare al 30 settembre p. v., ed il rimborso del capitale delle medesime avrà luogo alla pari, a cominciare dal 1° ottobre successivo, sopra mandati della medesima Direzione generale, pagabili dalla Cassa centrale del Debito pubblico e dalle Tesorerie provinciali in seguito a regolare domanda dei possessori, mediante deposito delle Obbligazioni stesse corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello scaduto col 30 settembre suddetto.

Prestito a premii della Città di Bari delle Puglie — 41ª estrazione eseguita il 10 luglio 1879.

Elenco delle Obbligazioni rimborsabili in L. 150 caduna.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
335	32	233	18	164	80	455	96	542	83	169	10	827	76
126	79	797	65	511	69	819	25	869	7	777	20	856	29
425	19	842	61	243	25	412	9	617	26	175	57	877	33
68	37	262	96	90	85	173	29.						

Obbligazioni premiate:

S.	N.	Pr.	S.	N.	Pr.	S.	N.	Pr.
648	19	100,000	755	47	2000	154	75	1000
286	7	600	699	69	600	764	11	200
512	98	200	465	79	200.			

Vinsero il premio da L. 100.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
311	19	127	83	677	12	792	30	413	23	830	69	389	67
202	90	606	54	316	48	666	34	371	18.				

(*Seguono i premii da 5. 50*).

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Banca Nazionale nel Regno d' Italia — Dal 4 agosto p. v., è pagabile agli azionisti il dividendo del semestre scorso, in L. 50 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 28 corrente, presso la Prefettura di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del secondo tronco della strada comunale obbligatoria Fanano-Porretta, esteso dal Rio Sasso all'abitato di Lizzano, della lunghezza di m. 3489, per la presunta somma di L. 52,604.34. Lavori da compiere entro 660 giorni. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fornitura di 2700 m. c. di blocchi artificiali e loro affondamento a protezione di una tratta di muraglione della sponda sinistra del Tevere presso il fabbricato dei Cento Preti, per il presunto importo di L. 71,550. Lavori da eseguire entro 260 giorni. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 7500, idem.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di allacciamento alla ferrovia Ligure del binario di diramazione all'Arsenale marittimo di Spezia, della lunghezza di circa 330 m., per la presunta somma di L. 49,462.65. Lavori da eseguire entro 30 giorni. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 8000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Monzano (prov. di Bologna), si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria di Vado, sul dato di L. 53,792.51, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2500, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Castiglione di Sicilia (prov. di Catania), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada a basole nell'interno dell'abitato, per la presunta somma di L. 52,449. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale eguale ad 1/20 del prezzo d'asta.

— Il 3 agosto p. v., presso il Municipio di Montefiascone (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria, che dalla provinciale Orvietana conduce al confine al punto detto il Fosso delle Crocicchie, della lunghezza di chil. 2925.22, per la presunta somma di L. 12,497.69. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 400; cauzione definitiva L. 800.

— Il 5 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino a polvere, della capacità di 200 tonn., nella regione di Valdilorchi presso Spezia, per italiane L. 82,000. Lavori da eseguire entro 400. Deposito cauzionale L. 8200 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione di Commissariato dei 3 dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia) si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di una muta di caldaie marine (tipo regolamentare) composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna e dei relativi accessorii, in diminuzione del prezzo di L. 91,314, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di escavazione, a mezzo di curaporti a vapore, della laguna di Venezia, durante il sessennio 1879-1884, in diminuzione della presunta somma di L. 1,915,718.11, così ridotta pel ribasso precedente. La manutenzione durerà un sessennio dal giorno della consegna. Deposito interinale L. 80,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000, idem.

Appalti definitivamente aggiudicati presso il Ministero dei Lavori Pubblici dal 23 giugno al 6 luglio 1879.

L'appalto per la sistemazione dell'argine sinistro Scuropasso-Po-Fossonuovo in provincia di Pavia è stato aggiudicato il 16 luglio al signor Luigi Trezza per il prezzo di L. 167,788.91 col ribasso di L. 20.89 per cento.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

25ª Settimana. — *Dal* 18 *al* 24 *giugno* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	471,412.80	326.01
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	429,821.15	297.25
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 41,591.65	+ 28.76
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	10,078,744.85	6,970 09
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	9,225,746.53	6,380.18
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 852,998.32	+ 589.91
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	164,980.85	142.84
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	142,650.10	124.37
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 22,330.75	+ 18.47
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.13	3,939,054.43	3,413.01
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,143.67	3,435,049.43	3,003.53
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.46	+ 504,005.00	+ 409.48

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di maggio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	27,759.60	11,624.03	7,268.60
Piccola Velocità	7,186.80	317.21	4,096.70
Totali . . .	34,946.40	11,941.24	11,365,30

Strade Ferrate Romane

16ª Settimana — *Dal* 16 *al* 22 *aprile* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercizi	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	639,628.21	19,840.36
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	571,305.30	17,977.81
Differenza (in più . . .	24	68,322.91	1,862.55
Differenza (in meno . . .	--	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 aprile 1879 .	1,661	8,165,092.68	16,020.11
Periodo corr. 1878	1,657	8,282,606.19	16,289.91
Aumento	4	—	—
Diminuzione	—	117,513.51	269.80

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	8,902.24	»	33,039.27	41,941.51
Bagagli e cani.	»	99.93	»	484.67	584.60
Merci a G.V. ..	»	795.77	»	4,522.18	5,317.95
Merci a P.V. ..	»	6,567.38	»	24,751.33	31,318.71
Introiti diversi.	»	337.75	»	579.44	917.19
Totale L.	»	16,703.07	»	63,376.89	80,079.96

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per l' accollo della costruzione di una scogliera a secco e di un terrapieno lungo la sponda destra del Fiume Orcia a difesa della ferrovia fra i chil. 252 e 253 della linea Asciano-Grosseto.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere alla costruzione di una scogliera a secco e di un terrapieno lungo la sponda destra del Fiume Orcia a difesa della ferrovia fra i chilometri 252 e 253 della linea Asciano-Grosseto, apre una gara a schede segrete per tutti coloro che volessero concorrere all'accollo suddetto.

I lavori da appaltarsi raggiungono complessivamente la somma di L. 61,833.60. Il Capitolato d'oneri, il progetto e la perizia sono visibili nell' Ufficio dell'Ingegnere Capo della 1ª Sezione del Mantenimento, situato al piano superiore della Stazione Centrale di Firenze.

All'atto della stipulazione del contratto d'appalto il deliberatario dovrà prestare una cauzione di L. 5000 in danaro, ovvero il corrispondente di rendita in cartelle al portatore del Debito pubblico italiano valutate al corso del giorno, od in titoli della Società garantiti dal Governo. Tale cauzione sarà restituita all'accollatario dopo eseguito il finale collaudo dei lavori appaltati.

Le offerte in carta da bollo da lira una, dovranno pervenire suggellate alla Direzione Generale della Società delleFerrovie Romane in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 5 agosto 1879.

La busta contenente l'offerta dovrà portare l'indicazione:

« *Offerta per la costruzione di una scogliera a secco e di un terrapieno lungo la sponda destra del Fiume Orcia* ».

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un Certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile e di un Ingegnere Capo Servizio di una Società Ferroviaria, in data non più lontana di sei mesi, che giustifichi la idoneità del concorrente ad eseguire lavori del genere di quelli da appaltarsi.

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quello che avesse offerto maggior ribasso, e può anche rifiutare tutte le offerte, volendo su tale riguardo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del Commissario Governativo.

Firenze, 9 *luglio* 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

Privilegiata (BREVETTO REALE 8 OTTOBRE 1878) **Fabbrica di**

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vuillaume*, 20, Via Palestro — GENOVA.

LE FERROVIE ECONOMICHE

PER L'INGEGNERE

OTTAVIO MORENO

CONTROLLORE DEL MATERIALE PER LA SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

TORINO, 1872

Tipografia del *Monitore delle Strade Ferrate*

Un volume in 8° di pag. 240, al prezzo di L. 2. 50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento del detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, BEUF, ed altri principali libraj d'Italia.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 30 Luglio 1879 N.° 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDÌ.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

AL SENATO.

Nelle sedute del 26 e 27 corrente, il Senato discusse ed approvò il progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, già approvato dalla Camera dei deputati, ed in base alla Relazione poco prima presentata dall'on. Brioschi, a nome dell'Ufficio centrale.

Riservandoci di riferire integralmente questo interessante documento, togliamo oggi dai giornali di Roma il sunto della relativa discussione.

SEDUTA DEL 26 LUGLIO.

Torelli domanda che questa discussione sia rinviata, attesa la sua gravità.

De Cesare. Sostiene, al contrario, che sarebbe poco prudente accettare un tale rinvio, poichè questo progetto di legge interessa troppo le popolazioni, le quali sperano dall'apertura delle nuove vie ferrate il vero incremento dei loro commerci e delle loro industrie.

Pepoli. Sostiene che, malgrado l'aureola di popolarità che circonda questa legge, egli non potrebbe coscienziosamente approvarla, poichè non è abbastanza illuminato sul soggetto.

De Cesare. Replica, facendo osservare che nel bilancio furono già iscritti sessanta milioni da erogarsi pel primo anno in costruzioni ferroviarie; quindi, in omaggio a questo voto già dato, insiste perchè il Senato discuta subito il progetto di legge, che interessa tanto tutte le classi del nostro paese.

Baccarini (ministro dei lavori pubblici) dice che in questa discussione teme forse più le opinioni d'un amico, che quelle d'un nemico. Infatti, l'on. Torelli disse recisamente di non volere e non potere discutere questa legge; mentre l'on. Pepoli, amico personale e politico del Ministero, dice addirittura che non vuole votare questa legge.

Il Ministro osserva che finora le nostre spese annuali, fra garanzie e costruzioni ferroviarie, non furono mai al disotto dei 100 milioni; quindi non comprende perchè non debbasi votare una legge, che nell' insieme non impegna l'Erario se non per 60 milioni all'anno. Ci si oppone, egli dice, che la spesa totale di cui si aggrava lo Stato è di un miliardo e mezzo; ma l'oratore sostiene che un grande paese non potrà mai spendere meno di 60 milioni all'anno in nuove costruzioni ferroviarie.

Si unisce pertanto all'Ufficio centrale, perchè il Senato non accetti nessuna mozione sospensiva per la discussione di questa legge.

Pepoli. Sostiene il suo asserto, malgrado che l'on. Ministro dei lavori pubblici gli abbia ricordato con tanta cortesia quell'antico dettato: *Dagli amici mi guardi Iddio, chè dai nemici mi guardo io.*

Egli dice e ripete che non voterà questa legge, perchè coscienziosamente non è in grado di poterlo fare, non sentendosi in proposito, come ebbe già ad esprimersi, abbastanza illuminato.

Il *Pres.* pone ai voti la proposta sospensiva dell'on. Torelli, che viene respinta.

Leggesi quindi l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale ed accettato dal Ministero, così formulato:

« Il Senato, considerando:

« Che, per raggiungere gli scopi contenuti nell' articolo 32 del presente progetto di legge, giova grandemente che il prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziare nei bilanci annuali, di cui nello stesso articolo, costituisca un progetto separato dalla legge del bilancio;

« Che, per la retta intelligenza e l'esatta definizione dei lavori relativi a ferrovie in esercizio, i quali, secondo l'articolo 25, possono essere compresi in conto capitale, è opportuno che il prospetto indicato nell'articolo 32 dia ragione degli impegni da assumere e delle somme da stanziarsi in bilancio per questa specie di lavori;

« Confidando che nella compilazione di questo prospetto il Ministero vorrà tener conto delle osservazioni di diversa natura esposte nella Relazione dell'Ufficio centrale del Senato;

« Invita il Ministero a volere, fino dal corrente anno, sottoporre all'approvazione del Parlamento il ripetuto prospetto, preparato per modo che dia soddisfazione agli intendimenti sopra espressi.

« Ed ispirandosi a considerazioni di alta convenienza politica ed economica, passa alla discussione degli articoli ».

Quest'ordine del giorno è approvato.

Chiusa la discussione generale, si procede alla discussione degli articoli.

Fenzi svolge alcune considerazioni sulla linea Faenza-Pontassieve, e propone un emendamento, a cui si associa l'on. Cambray-Digny.

Brioschi (relatore) propone che, invece dell'emendamento, si presenti un ordine del giorno che lo rifletta.

Baccarini (ministro) non può accettare l'emendamento. L'articolo 32 dà facoltà al Parlamento di proporre in seguito modificazioni, quando vengano ripresentati i progetti delle linee.

Egli accetterà un ordine del giorno, purchè non impegni ad introdurre cambiamenti per chi verrà poi, ma soltanto contenga il consiglio di fare nuovi studii a suo tempo.

Cambray-Digny. Presenta il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni dell'on. Ministro, e raccomandando che sia meglio studiata la questione relativa ai due tracciati della linea Faenza-Firenze, prima che sia presentato il prospetto di cui all'articolo 32, passa all'ordine del giorno ».

Dopo breve discussione, quest'ordine del giorno è approvato.

Finali. A nome dell'Ufficio centrale, raccomanda all'on. Ministro di affrettare, per quanto lo concederanno le condizioni finanziarie, gli studii relativi alla linea Terni-Rieti-Aquila.

Baccarini. Accetta la raccomandazione dell'on. Finali.

Vengono quindi approvati i primi 4 articoli della legge colle relative tabelle.

Seduta del 27.

Si continua la discussione del suddetto progetto di legge, dando lettura degli articoli che restano da approvare.

Brioschi (relatore), riguardo all'articolo 10, raccomanda alcune petizioni.

Baccarini (ministro) assicura che prenderà in serio esame le petizioni raccomandate.

Brioschi, riferendosi all'articolo 16, che parla di sistemi più economici da adottarsi per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, raccomanda il sistema funicolare Agudio.

Baccarini risponde che, quanto ai sistemi, non si può prestabilire nulla; essi verranno studiati ed attuati man mano.

Saracco esprime alcuni dubbii sulle condizioni contenute nell'articolo 24. Secondo questo articolo, si spenderanno 60 milioni all'anno; ma alla fine, per raggiungere la cifra totale, rimarranno otto milioni.

Dove li prenderà il Governo? A quale dei venti anni si ascriveranno? Nè si può essere del tutto rassicurati sui concorsi stabiliti e che dovranno dare le Provincie e i Comuni, e sulle spese addizionali.

Grimaldi (ministro delle finanze) combatte le obbiezioni dell'on. Saracco. Quanto agli 8 milioni, essi costituiscono veramente un debito per lo Stato, e potranno essere ripartiti sui 20 anni, o essere inscritti nel primo, come nell'ultimo di essi.

Di questo disavanzo si è già tenuto conto nel bilancio. In altri articoli poi si stabilisce che l'azione del Governo, per alcune categorie, è subordinata al concorso delle Provincie e dei Comuni, che stabiliranno le relative somme nei loro bilanci. Pel rimanente, quanto contengono le tabelle può pienamente rassicurare.

Saracco aggiunge ch'è favorevole alla legge, ma ha voluto soltanto esprimere alcuni dubbii all'on. Ministro, affinchè egli esamini più minutamente qualcuna delle questioni contenute nel progetto.

Grimaldi fornisce nuovi schiarimenti intorno al disavanzo degli 8 milioni ed al concorso delle Provincie, a dissipare i dubbii dell'on. Saracco. Ed all'on. Brioschi, che fa un appunto sulle maggiori spese che può produrre questo progetto, il Ministro risponde che nei bilanci dei 21 anni fissati dal progetto stesso non saranno iscritti che 60 milioni. Di più non si potrà spendere in questi 21 anni. Se rimarranno altre spese, si potrà fare un altro progetto, ma sempre dopo trascorsi i 21 anni.

L'articolo 24 viene quindi approvato.

Dopo breve discussione sull'art. 25 intorno alle provviste di materiale mobile ed alle riparazioni, specialmente per le linee dell'Alta Italia, anche il detto articolo è approvato.

Brioschi fa la storia dell'art. 28 e dei cambiamenti introdottivi. Ma osserva che, invece dell'emissione dei titoli redimibili per fare i necessarii prestiti ai Comuni ed alle Provincie, sarebbe stato meglio fissare quella della rendita. Raccomanda al Ministro ulteriori studii su questo argomento.

Grimaldi espone le ragioni per cui sia preferibile ciò che si è proposto nell'articolo, a ciò che consiglierebbe l'on. Brioschi. Accetta però di buon grado le raccomandazioni fattegli.

Torelli. Si permette di raccomandare di nuovo al Ministro dei lavori pubblici il sistema funicolare dell'ing. Agudio. Accenna al progetto che questi ha presentato, chiedendo di poter costruire alcuni tronchi col proprio sistema, a proprio rischio e pericolo.

Dice che sarebbe bene vederlo messo in pratica; e perciò rinnova la preghiera, già fatta anche dall'on. Brioschi a nome dell'Ufficio centrale, in favore del sistema Agudio.

Baccarini è d'accordo coll'on. Torelli nel riconoscere che il sistema Agudio è applicabile, sicuro ed economico; ma solo per qualche tronco. Perciò non avrà nessuna difficoltà a fare esaminare con benevolenza le proposte dell'ingegnere Agudio.

Altro, per ora, non potrebbe dire intorno ai sistemi da applicarsi, poichè crede che ognuno debba essere preso in esame.

Torelli si dichiara soddisfatto della risposta del Ministro.

Tutti gli altri articoli del progetto vengono poi approvati.

Ed allo scrutinio segreto, il progetto di legge ottiene voti favorevoli 60, contrarii 15.

IL RISCATTO DELLE FERROVIE ROMANE

Abbiamo già annunziato nel precedente numero come, in seguito alla inqualificacile manovra di un gruppo di deputati (energicamente stigmatizzata dal nostro corrispondente di Roma), la legge pel riscatto delle Ferrovie Romane, da tanto tempo attesa e reclamata, venisse bensì approvata dalla Camera dei deputati, ma non votata per mancanza del numero legale dei voti, e rimandata quindi alla riapertura del Parlamento nel mese di novembre p. v.

Mentre codesto incredibile fatto ha dato e darà ancora luogo a diversi e certo poco benevoli commenti nel paese ed all'estero, con danno di non pochi interessi e con generale discredito, noi crediamo non inopportuno riferire il testo della Relazione della Commissione su quel progetto di legge: Relazione redatta, com'è noto, dall'on. Baccarini, attuale Ministro dei lavori pubblici, e che, quantunque retrospettiva, contiene particolari osservazioni ed apprezzamenti, che non sono privi d'importanza, e che possono servire di guida nelle successive discussioni e votazioni alla Camera ed al Senato, specialmente dopo la importante modificazione introdotta nella legge coll'emendamento proposto dall'on. Genala, accettato dal Ministro e dalla Commissione, e da noi riferito nel precedente numero.

Ecco ora il suddetto documento:

Onorevoli Colleghi!

Il progetto di legge pel riscatto delle ferrovie Romane fu già presentato a voi parecchie volte, ma per cause diverse ed a voi ben note, non pervenne mai fino alla discussione della Camera. La originaria Convenzione del riscatto data fino dal 1873, e fu presentata al Parlamento in due differenti Sessioni nel 1874, poi nel marzo del 1876, indi nel novembre del 1877 con un atto addizionale, e finalmente ora con un secondo atto addizionale per la sospensione

fino al 31 dicembre 1881 degli effetti del riscatto medesimo.

Però, se la Convenzione di riscatto non fu mai discussa alla Camera, venne accuratamente esaminata negli Ufficii nel 1874, e su di essa vennero compilate preziose Relazioni dagli onorevoli colleghi, che mi precedettero nell'ufficio di relatore.

Quindi è che sull'accettazione della Convenzione di riscatto, che vi è proposta, deve essere oramai dissipato dall'animo vostro ogni dubbio, tutti avendo riconosciuto la necessità di regolare in modo definitivo lo stato di una delle nostre maggiori reti ferroviarie, posseduta da una Società, che per cagioni diverse non potè mai vivere di vita prospera e rigogliosa, tantochè il Governo dovette sempre venirle in aiuto, esonerandola in parte dagli obblighi assunti, anticipandole le sovvenzioni chilometriche, e finalmente riscattandone le Obbligazioni comuni in forza della legge 1875.

È inutile adunque ripetere qui le ragioni d'indole diversa che consigliano il riscatto della concessione fatta alla Società delle Romane; le avete udite tante volte ripetere, e sono pure contenute nelle dotte Relazioni che su questo proposito furono già dettate.

Anche questa volta, la vostra Giunta sulla massima del riscatto non trovò nulla a ridire, e fu unanime nell'accettare la proposta ministeriale per la parte che a ciò si riferisce. Riguardo al merito dei patti contenuti nella Convenzione di riscatto, la Giunta, nella sua grande maggioranza, fu di parere che essi fossero pienamente accettabili. Vero è che fu fatto osservare che, siccome il valore della rendita è oggi notevolmente superiore a quello che avevasi quando fu stipulata la Convenzione nel 1873, così si sarebbe dovuto, nell'interesse dello Stato, fare una proporzionale riduzione della quantità di rendita a quell'epoca pattuita, da corrispondersi ora in cambio delle Azioni sociali. Ma la maggioranza della Giunta non ha creduto doversi tener conto di ciò, inquantochè si tratta innanzitutto di una questione di buona fede; poi la rendita avrebbe anche potuto, dal 1873 ad oggi, ribassare, ed in tal caso non si sarebbe per certo aumentata la quantità di rendita da corrispondere pel cambio di ciascuna Azione. Inoltre, se il riscatto fosse diventato operativo nel 1873, gli azionisti avrebbero pur approfittato dell'aumento della rendita, per cui non sarebbe nè giusto, nè equo, il privarli ora di un vantaggio, che fu puramente eventuale; molto più che la rendita, per cause anche eccezionalmente gravi, può tuttora andar soggetta a notevoli oscillazioni.

La Giunta quindi, nella sua grande maggioranza, ha deciso per l'accettazione, senza modificazioni di sorta, della Convenzione 17 novembre 1873, dell'atto addizionale 21 novembre 1877, e del secondo atto addizionale 26 aprile 1879, quest'ultimo però solo per l'articolo 1°.

Circa gli altri articoli, riferentisi all'epoca alla quale si rimanderebbero gli effetti del riscatto, ed al modo con cui si dovrebbe provvedere all'esercizio della rete riscattata, la maggioranza della Giunta dissentì intieramente dalle proposte ministeriali. Nel progetto del Ministero, gli effetti del riscatto restavano sospesi fino al 31 dicembre 1881, e fino a quell'epoca la Società avrebbe continuato nell'esercizio della rete riscattata con i suoi statuti, e con tutte le norme e regolamenti adesso in vigore.

Il Consiglio d'amministrazione si sarebbe costituito di 11 membri, di cui sette nominati dal Governo e 4 dagli azionisti; il Direttore generale, il funzionario incaricato di rappresentarlo nelle assenze, ed il Direttore dell'esercizio sarebbero pure nominati dal Governo; e finalmente sarebbesi mantenuta l'attuale sorveglianza tecnica ed amministrativa dei Commissarii governativi.

Questo sistema d'esercizio parve alla grande maggioranza della vostra Giunta il peggiore fra i sistemi di esercizio provvisorio di una rete ferroviaria per conto dello Stato. E valga il vero. Anche nelle condizioni attuali, la Società delle Romane non è molto interessata a migliorare l'esercizio delle proprie linee ed a promuoverne lo sviluppo del traffico; ma tuttavia qualche interesse l'ha pur sempre, perchè il riscatto non può diventare un fatto compiuto, senza l'approvazione del Parlamento.

Ora, che cosa accadrebbe se si adottasse il surriferito sistema per l'esercizio? Accadrebbe che la Società rimarrebbe interamente disinteressata a promuovere il traffico ed a migliorare i servizii; perchè, rispetto all'esercizio, essa sussisterebbe come ente che non ha più ragione alcuna di sussistere, mancando lo scopo pel quale esso erasi costituito.

È vero che, per l'articolo 3 dell'atto addizionale, la Società delle Romane continuerebbe la sua esistenza e l'esercizio della rete con gli statuti e regolamenti attuali e colle responsabilità che da essi derivano; ma è facile vedere che questa garanzia per lo Stato non è che apparente. E di ciò è facile convincersi, quando si pensi che nella nuova Amministrazione sarebbe in assoluta prevalenza l'elemento e l'ingerenza governativa, nominandosi, come si disse, dal Governo tutti i direttori e 7 degli undici membri del Consiglio. Così combinata la nuova Amministrazione, è chiaro che la minoranza, che rappresenterebbe l'ente sociale, potrebbe sempre, ed a ragione, declinare qualsiasi responsabilità, riversandola intera sulla maggioranza, ossia sul Governo.

Queste poche considerazioni hanno quindi determinato la vostra Giunta a respingere la forma d'esercizio provvisorio, quale venne proposta coll'ultimo atto addizionale.

Due sistemi vennero contrapposti, in seguito alle discussioni della vostra Giunta. Il primo era quello di tener sospesi gli effetti del riscatto sino alla fine del 1880, lasciando sussistere tal quale ora funziona l'ente sociale, e aspettando che sul metodo d'esercizio definitivo da adottarsi, la Commissione d'inchiesta, nominata colla legge 8 luglio 1878, avesse pronunciato il suo verdetto. Ma questa proposta rimase in minoranza.

Il secondo sistema, che la maggioranza della vostra Giunta ha accettato, è quello di tenere sospesi gli effetti del riscatto soltanto fino alla fine del corrente anno 1879, lasciando per questo periodo di tempo sussistere e funzionare come ora l'ente sociale, ed applicando per l'esercizio provvisorio della rete, dal 1° gennaio 1880, la legge 8 luglio 1878, ora in vigore per le ferrovie dell'Alta Italia.

Però per la rete delle Romane, pur applicando la legge 8 luglio 1878, si dovrebbe conservare il sistema e l'organamento amministrativo vigente, più di quanto, per ragioni diverse, non siasi potuto fare per la rete dell'Alta Italia.

Il sistema, che la vostra Giunta vi raccomanda, parve il più conveniente, sia per meglio garantire l'interesse dello Stato, sia per non pregiudicare, od anche solo intralciare le indagini dell'onorevole Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie.

Evidentemente, prima del 31 dicembre 1879, epoca in cui scade il suo mandato, l'onorevole Commissione d'inchiesta avrà potuto completare le sue ricerche sull'attuale andamento dell'esercizio sociale nella rete delle Romane, perchè sino a quella data l'odierno sistema, anche amministrativo, non soffrirebbe la minima alterazione. E così sarebbe soddisfatto il giusto desiderio, che in questo senso ebbe ad esprimere la prelodata Commissione d'inchiesta.

Le proposte pertanto, che la vostra Giunta ha l'onore di raccomandarvi, sono le seguenti:

1° Approvazione della Convenzione di riscatto delle Strade ferrate Romane, tenendo sospesi gli effetti del riscatto medesimo sino al 31 dicembre 1879, e lasciando fino a quell'epoca continuare quale ora esiste l'Amministrazione sociale;

2° Applicazione della legge 8 luglio 1878 per l'Alta Italia all'esercizio provvisorio della rete riscattata, a far tempo dal 1° gennaio 1880 e sino a quando verrà definitivamente stabilito il sistema di esercizio da adottarsi per le strade ferrate dello Stato.

E qui giova di far osservare, che le modificazioni introdotte dalla vostra Giunta nell'atto addizionale 26 aprile 1879, per quanto riguarda la sospensione degli effetti del riscatto e l'esercizio provvisorio della rete, sono già *a priori* accettate dagli azionisti; imperocchè questi, nell'adunanza generale straordinaria del 12 maggio 1879, autorizzarono eventualmente il Consiglio d'amministrazione e la speciale Commissione delegata, a stipulare tutte quelle modifica-

zioni che al Parlamento piacesse introdurre nella convenzione di riscatto, purchè si riferissero unicamente alle forme di garanzia stabilite a favore dello Stato per la gestione delle linee riscattate.

Riguardo all'onere di cui viene ad aggravarsi il bilancio dello Stato in dipendenza del riscatto delle Romane, esso risulta dalla Relazione che precede il progetto ministeriale in L. 3,558,656.92.

Questa cifra però, che fu determinata valutando la rendita all'85, scemerebbe quando la rendita stessa fosse valutata al corso di circa 90; scemerebbe ancora, quando si volesse tener conto delle somme spese dalla Società dal 1° gennaio 1874 a tutt'oggi per nuove costruzioni, migliorie, provvista di materiale mobile, per tutto quanto infine riguarda l'aumento di valor capitale, e che è valutato al di sopra di 34 milioni.

Ed ora importa dire una parola di alcune altre quistioni di riscatto, sollevate nelle discussioni degli Ufficii, perchè intimamente collegate a quella delle Romane.

Nella rete denominata delle *Strade ferrate Romane* sono compresi tre tronchi, che l'attuale Società esercita a determinate condizioni: i tronchi, cioè, *Pisa-Colle Salvetti*, *Tuoro-Chiusi* e *Pontegalera-Fiumicino*. I primi due formano parte integrante di due grandi linee, *Pisa-Roma* e *Firenze-Roma*, mentre il terzo non è che una diramazione della Maremmana e d'interesse, per ora almeno, puramente locale.

La vostra Giunta si mostrò favorevole all'idea del riscatto delle due concessioni fatte alle Provincie di Pisa e di Perugia per le linee di *Pisa-Colle Salvetti* e *Tuoro-Chiusi*; ma, non avendo avanti a sè alcuna Convenzione, non poteva formulare proposte concrete. Essa quindi si è limitata a riconoscere in massima l'opportunità che il Governo studii la questione ed entri in trattative coi concessionarii, per poi sottoporvi le relative Convenzioni di riscatto.

A questa conclusione la vostra Giunta fu indotta dalla considerazione, che i tronchi di linea *Pisa-Colle Salvetti* e *Tuoro-Chiusi* sono un necessario complemento della rete delle Romane; locchè non si verifica egualmente pel tronco *Pontegalera-Fiumicino*, intorno al quale perciò la vostra Giunta non ha speciali proposte da sottoporvi, come quelle che uscirebbero dal proprio mandato.

Queste sono le proposte, che la vostra Giunta ha reputato dovervi fare nell'interesse dello Stato, e che vi raccomanda per l'approvazione. La loro importanza è troppo evidente, perchè sia necessaria una più lunga dimostrazione. Qui si tratta della soluzione di un problema, che da tanti anni occupa Parlamento e Paese; si tratta di sistemare lo stato di provvisorietà d'una delle nostre principali reti; si tratta, infine, di fare un passo verso quello stabile assetto delle nostre ferrovie, senza del quale esse non possono dare al paese tutti quei beneficii di cui sono capaci.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Aprile 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il solito prospetto dei prodotti, riferibili al mese di aprile a. c., e confrontati con quelli dell'aprile 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese salì a L. 12,979,037, (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,807,335
Bagagli	»	271,971
Merci a grande velocità	»	1,267,778
Id. a piccola velocità	»	5,557,665
Prodotti diversi	»	74,288
Totale	L.	12,979,037

(1) Vedi *Monitore* N. 29 a. c.

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	7,468,720	L.	7,319,864
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,192,132	»	1,175,543
» Romane	»	2,274,113	»	2,296,960
» Meridionali	»	1,869,558	»	1,645,754
» Venete	»	80,159	»	65,395
» Sarde	»	79,558	»	77,723
Ferrovia Torino-Lanzo	»	33,562	»	29,201
» Torino-Rivoli	»	12,089	»	11,015
» Settimo-Rivarolo	»	10,559	»	»
» Milano-Saronno-Erba	»	13,281	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	4,306	»	»
Totale	L.	12,979,037	L.	12,621,435

Si ebbe dunque nell' aprile 1879 un aumento di lire 357,582. Furono in aumento tutte le linee, fuorchè le Romane, ch'ebbero una diminuzione di L. 22,847.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'aprile 1878 era di soli chil. 8235, nell'aprile 1879 era invece di chil. 8366, essendosi aggiunti altri chil. 14 agli 8352 del mese precedente per l' apertura nel detto mese della linea Conegliano-Vittorio (compresi pure 3 chilometri comuni colla linea Udine-Mestre).

I prodotti dal 1° gennaio a tutto aprile 1879, confrontati poi con quelli del primo trimestre 1878, presentano le cifre seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	27,643,894	L.	26,453,918
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	4,615,080	»	4,365,959
» Romane	»	8,575,464	»	8,906,401
» Meridionali	»	6,740,529	»	6,063,854
» Venete	»	271,500	»	228,126
» Sarde	»	318,549	»	289,708
Ferrovia Torino-Lanzo	»	128,594	»	83,423
» Torino-Rivoli	»	40,302	»	39,601
» Settimo-Rivarolo	»	40,463	»	»
» Milano-Saronno-Erba	»	16,380	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	4,306	»	»
Totale	L.	48,398,061	L.	46,460,191

L'aumento nel detto periodo 1879 è stato di L. 1,937,870. Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Romane, ch' ebbero una diminuzione di L. 330,937. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di aprile 1879, confrontato con quello dell'aprile 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	1,987	L.	1,957
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,275	»	1,257
» Romane	»	1,352	»	1,385
» Meridionali	»	1,247	»	1,135
» Venete	»	585	»	477
» Sarde	»	344	»	390
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,048	»	912
» Torino-Rivoli	»	1,007	»	917
» Settimo-Rivarolo	»	502	»	»
» Milano-Saronno-Erba	»	632	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	864	»	»
Media complessiva	L.	1,566	L.	1,546

Si ebbe dunque nell'aprile 1879 un aumento di L. 20. Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Romane, che diminuirono di L. 33, e le Sarde di L. 46, non tenendosi conto delle tre ultime linee, che nel 1878 non erano aperte.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto aprile 1879, in confronto con quello dello stesso periodo 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	7,357	L.	7,113
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	4,935	»	4,669
» Romane	»	5,153	»	5,394
» Meridionali	»	4,648	»	4,181
» Venete.	»	2,003	»	1,665
» Sarde	»	1,379	»	1,455
Ferrovia Torino-Lanzo	»	4,018	»	3,519
» Torino-Rivoli	»	3,358	»	3,300
» Settimo-Rivarolo	»	1,759	»	»
» Milano-Saronno-Erba . . .	»	2,730	»	»
» Conegliano-Vittorio . . .	»	4,306	»	»
Media complessiva	L.	5,807	L.	5,711

Vi è stato pertanto nel 1879 un aumento di L. 156 nella media complessiva.

Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Romane, che diminuirono di L. 241, e le Sarde di L. 76. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda (quella del Lago Maggiore essendo esercitata dai fratelli Mangili), il prodotto del mese di aprile 1879 fu di L. 10,430, cioè con diminuzione di L. 875 in confronto dell'aprile 1878; ed il prodotto dal 1° gennaio a tutto aprile 1879 ascese a lire 31,349, cioè con una diminuzione di L. 396 in confronto dell'eguale periodo del 1878.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 30 *giugno* 1879.

(*Continuazione* — V. N. 30).

II.

MOVIMENTO E PRODOTTO SULLA RETE SOCIALE.

Prodotti lordi del Traffico. — Dal quadro seguente si scorgono i resultati dei prodotti lordi del traffico nel 1878, depurati delle tasse erariali.

	Ammontare totale dei prodotti	Media chilometrica lineare	Media del chilometro-treno
Per la rete Italiana . .	18,472,272.62	14,476.70	4.05
Per la rete Romana . .	7,120,674.88	22,462.69	5.52
Per le reti riunite . . .	25,592,947.50	16,065.88	4 38

I prodotti lordi del traffico ammontarono nel 1877 per le reti riunite a L. 26,502,405.42, ossia a L. 16,636.79 per chilometro lineare, ed a L. 4.53 per chilometro-treno.

Nel 1878 si ebbe perciò una diminuzione totale di lire 909,457.92, corrispondente a L. 570.91, nel prodotto chilometrico lineare, ed a L. 0.15 nel prodotto del chilometro-treno.

Confronto dei varii prodotti del traffico. — I prodotti lordi per ogni ramo di trasporti, colle rispettive differenze in più ed in meno in confronto dell'anno precedente, sono indicati nel quadro che segue:

	Rete Sociale 1877	Rete Sociale 1878	in più nel 1878	in meno nel 1878
Viaggiatori . . . . L.	14,340,785.11	14,203,157.81	»	137,627.30
Bagagli e cani . . . . »	721,043.81	701,184.03	»	19,859.78
G. V. Merci . . . . »	2,167,924.83	2,209,324.01	41,399.18	»
G. V. Veicoli, bestiami e feretri . . . . »	423,960.29	289,942.91	»	134,026.38
P. V. Merci . . . . »	8,616,756.52	8,025,140.24	»	591,616.28
P. V. Veicoli, bestiami e feretri . . . . »	113,912.71	55,012.64	»	58,900.07
Introiti diversi . . . . »	118,013.15	109,185.86	»	8,827.29
Totali L.	26,502,405.42	25,592,947.50	41,399.18	950,857.10
Detraendo dalla diminuzione l'aumento di . . . . L.			. . . .	41,399.18
Resta una diminuzione effettiva di . . . . . L.			. . . .	909,457.92

L'esame di questo prospetto dimostra come la diminuzione d'introito siasi verificata su tutti i rami di trasporto, eccettuato quello delle merci a grande velocità, su cui si è avuto un piccolo aumento di prodotto, non ostante il quale resta una differenza in meno di L. 909,457.92, in confronto dell'anno 1877.

Movimento e prodotto dei Viaggiatori. — Nel 1878 furono trasportati N. 3,681,108 viaggiatori.

Le diverse categorie in cui si divide questo movimento risultano dal seguente quadro, in cui sono eziandio notate le differenze in più ed in meno fra i due anni 1877 e 1878.

Specie dei biglietti	Classe	Quantità 1877	Quantità 1878	in più nel 1878	in meno nel 1878
Prezzo intero (a)	1ª	148,026	142,954	»	5,072
	2ª	571,554	528,747	»	42,807
	3ª	1,899,970	1,802,765	»	97,205
Prezzo ridotto (b)	1ª	18,723	16,110	»	2,613
	2ª	49,558	45,814	»	3,744
	3ª	64,347	65,562	1,215	»
Andata e ritorno (c)	1ª	25,076	34,028	8,952	»
	2ª	155,083	161,566	6,483	»
	3ª	424,023	479,790	55,767	»
Militari ed altri per conto dello Stato	1ª	37,619	41,399	3,780	»
	2ª	36,363	43,453	7,090	»
	3ª	304,062	318,920	14,858	»
N.		3,734,404	3,681,108	98,145	151,441
Detraendo dalla diminuzione l'aumento di					98,145
Resta una diminuzione effettiva di					53,296

(a) Compresi i Senatori e Deputati.
(b) Ragazzi, impiegati governativi e impiegati ferroviarii, artisti drammatici, ecc.
(c) I viaggiatori muniti di biglietti di andata e ritorno sono conteggiati una volta sola.

Si ebbe adunque nel 1878 una diminuzione di 53,296 nel numero totale dei viaggiatori, e di L. 137,627.30 nel prodotto corrispondente,

Il quadro che appresso indica la percorrenza dei viaggiatori nei due anni 1877 e 1878:

Specie dei biglietti	Classe	Percorrenza chilom. 1877	Percorrenza chilom. 1878	in più nel 1878	in meno nel 1878
Prezzo intero	1.a	23,646,644	22,832,665	»	813,979
	2.a	48,595,712	45,482,682	»	3,113,030
	3.a	84,285,451	79,144,640	»	5,140,811
Prezzo ridotto (1) . . .	1.a	8,821,008	7,619,346	»	1,201,662
	2.a	17,831,872	14,829,266	»	3,002,606
	3.a	7,781,910	8,713,910	932,000	»
Andata e ritorno . . .	1.a	2,289,834	5,263,332	2,973,498	»
	2.a	11,889,591	18,845,050	6,955,459	»
	3.a	27,074,633	33,976,962	6,902,329	»
Militari ed altri per conto dello Stato	1.a	5,032,415	6,310,239	1,277,824	»
	2.a	4,352,890	5,980,224	1,627,334	»
	3.a	53,842,629	58,663,326	4,820,697	»
Chilom.		295,444,589	307,661,642	25,489,141	13,272,088
Detraendo dall'aumento la diminuzione di				13.272,088	
Resta un aumento effettivo di . . . . . Chilom.				12,217,053	

(1) Ragazzi, impiegati governativi, impiegati ferroviarii, artisti drammatici, ecc., ecc.

Esaminando questo prospetto, si vede scemato notevolmente il percorso dei viaggiatori delle tre classi trasporta-

tati a prezzo intero. È quindi per tal fatto necessariamente diminuito il prodotto complessivo dei viaggiatori, malgrado l'aumento d'introito inerente alla maggior percorrenza di quelli trasportati con biglietti di andata e ritorno o militari. Questa maggior percorrenza deriva principalmente dal fatto che, in occasione delle onoranze funebri al Re Vittorio Emanuele, furono distribuiti per Roma dei biglietti di andata e ritorno per tutte le Stazioni del Regno col ribasso eccezionale del 50 0[0, e che i passeggieri muniti di tali biglietti, come pure i militari recatisi in quella circostanza alla Capitale, fecero in massima parte lunghi percorsi sulla rete sociale.

Movimento e prodotto dei bagagli e cani. — Dal quadro seguente si rileva il movimento dei bagagli e cani verificatosi nel 1878, e le relative differenze con quello del 1877.

	1877	1878	in più nel 1878	in meno nel 1878
Bagagli. — Peso reale in quintali	10,232,600	9,285,400	»	947,200
Cani. — Numero .	19,617	19,614	»	3

Il prodotto medio chilometrico lineare pei bagagli e cani fu nel 1878 di L 440.17, con una diminuzione di L. 12.46 su quello del 1877. Il prodotto per chilometro-treno presenta la differenza di pochi millesimi, in confronto di quello dell'anno precedente.

Questa diminuzione di prodotto deriva dalla minore quantità trasportata, sebbene nel 1878 la percorrenza media di ogni quintale di bagagli sia aumentata, raggiungendo la cifra di chilom. 185 circa per ogni quintale.

Movimento e prodotto delle merci a G. V. — Il movimento delle merci a grande velocità, avutosi nel 1878, è indicato nel seguente prospetto:

		1877	1878	in più nel 1878	in meno nel 1878
Oggetti di Finanza	Valore dichiarato od assicurato . .	150,951,759	137,926,682	»	13,025,077
	Peso reale in chilog.	365,622	87,700	»	277,922
Bozzoli	Peso reale in chilog.	128,600	86,400	»	42,200
Derrate alimentari	id. . . .	34,717,300	28,347,400	»	6,369,900
Messaggerie . . .	id. . . .	21,098,678	22,140,400	1,041,722	»
	Chil.	56,310,200	50,661,900	1,041,722	6,690,022
Detraendo l'aumento dalla diminuzione					1,041,722
Resta una diminuzione di					5,648,300

I trasporti delle merci a grande velocità hanno dato nel 1878 un prodotto di L. 2,209,324.01, superiore di L. 41,399.18 a quello ottenutosi nel 1877. Tale aumento equivale a quello di L. 35.98 nel prodotto medio chilometrico lineare, il quale fu di L. 1,360.91 nel 1877, e di L. 1,386.89 nel 1878.

Il percorso totale di questi trasporti, essendo stato di chilom. 112,706,607, corrisponde a chilom. 223 per quintale, cifra questa eccedente di 26 chilom. il percorso medio di ciascun quintale di merce dell'anno precedente, che fu di chilom. 196.

A questo aumento di percorso medio deve in parte attribuirsi il maggiore introito di L. 41,399.18, ottenutosi nell'anno 1878.

Movimento e prodotto dei veicoli, bestiami e feretri a G. V. — Il movimento dei veicoli, bestiami e feretri a G. V. trasportati sulle linee sociali nel corso dell'anno 1878 resulta dal seguente quadro:

		1877	1878	in più nel 1878	in meno nel 1878
Vetture a due ruote . . . . N.		80	82	2	»
Vetture a quattro ruote . . . . »		160	184	24	»
Feretri . . . . »		75	84	9	»
Cavalli in vagone-scuderia . . . . . . »		1,576	1,648	72	»
Bestiame	Quantità tassate per capo . .	39,379	36,940	»	2,439
	Quantità tassate per vagone completo	106,179	95,718	»	10,461

Riassunto dei prodotti dei trasporti a G. V. — Il prodotto di questa parte di trasporti a G. V., che fu nel 1877 di L. 423,969.29, è disceso nel 1878 a L. 289,942.91: d'onde una diminuzione di L. 134,026.38, corrispondente a L. 84.13 per chilometro lineare. Questa diminuzione deve esclusivamente attribuirsi al minor numero di capi e di vagoni di bestiame trasportati nel 1878 in confronto del 1877.

Riassumendo tutti gli introiti relativi ai trasporti a grande velocità effettuati nel 1878, abbiamo un introito totale di L. 17,403,608.76, il quale è inferiore per L. 250,114.28 a quello ottenutosi nell'anno precedente.

Tale differenza in meno, ragguagliata alla lunghezza effettiva della rete sociale, corrisponde a L. 157.00 per chilometro.

Movimento e prodotto delle merci a P. V. — Il movimento in tonnellate delle diverse merci a P. V. trasportate nel 1878, in confronto del 1877, resulta dal quadro seguente:

		Anno 1877	Anno 1878	in più nel 1878	in meno nel 1878
Bevande e spiriti . . . . . Tonn.		40,168	39,465	»	703
Bitumi e pece . . . . »		7,190	2,486	»	4,704
Cereali . . . . »		213,114	219,905	6,791	»
Colori e materie coloranti . . . »		4,258	23,284	19,026	»
Combustibili	Carboni fossili . . »	177,935	83,919	»	94,016
	Legna da ardere ecc. »	57,094	125,030	67,936	»
Concimi . . . . »		13,554	11,531	»	2,023
Derrate	alimentari . . . . »	15,570	25,119	9,549	»
	coloniali . . . . »	9,221	9,936	715	»
Filati e tessuti . . . . »		13,134	13,159	25	»
Materiali da costruzione	Legnami . . . . . . »	96,494	89,546	»	6,948
	Marmi graniti, ecc. »	103,159	117,760	14,601	»
Materie tessili greggie . . . . »		10,021	10,185	164	»
Metalli	greggi . . . . »	27,370	26,905	»	465
	lavorati . . . . »	8,529	12,012	3,483	»
Minerali e prodotti minerali . . »		22,589	28,329	5,740	»
Prodotti animali . . . . »		2,403	6,736	4,333	»
Prodotti chimico-industriali . . . »		6,167	6,595	428	»
Prodotti e materie grasse . . . »		18,618	13,426	»	5,192
Prodotti vegetali . . . . »		36,429	15,040	»	21,389
Stampati e carta . . . . »		12,091	12,437	346	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte . »		8,478	7,884	»	594
Stracci ed avanzi . . . . . . »		24,471	31,569	7,098	»
Merci diverse . . . . »		31,252	24,263	»	6,989
Trasporti per conto delle Gabelle	Sale . . . . »	30,946	30,456	»	490
	Tabacco . . . . . »	11,465	9,781	»	1,684
	Diversi . . . . . . »	979	934	»	45
Trasporti per conto del Governo . »		9,316	9,281	»	35
	Tonn.	1,012,015	1,006,973	140,235	145,277
Detraendo dalla diminuzione l'aumento di tonnellate					140,235
Resta una diminuzione effettiva di tonnellate					5,402

N.B. In queste cifre non sono compresi i trasporti per conto della Società in tonnellate 41,626 pel 1877, e in tonnellate 38,983 pel 1878.

Nel 1878 furono dunque trasportate 1,006,793 tonnellate di merci a piccola velocità, con una diminuzione di tonnellate 5042 in confronto del 1877.

Il prodotto di questo ramo di trasporto essendo stato di L. 8,616,756.52 nel 1877 e di L. 8,025,140.24 nel 1878, si è verificata la notevole diminuzione di L. 591,616.28, corrispondente a L. 371.38 per chilometro lineare.

Tale diminuzione d'introito dipende, non tanto dal minor numero di tonnellate trasportate, quanto dalla minore percorrenza verificatasi nel 1878, sovrattutto per le merci in servizio interno.

Movimento e prodotto dei veicoli, bestiami e feretri a P. V. — Nel 1878 si ebbe nei trasporti dei veicoli, bestiami e feretri a P. V. il movimento che resulta dal seguente quadro, in cui figura pure quello corrispondente del 1877:

		1877	1878	in più nel 1878	in meno nel 1878
Carrozze e carri a 2 e 4 ruote . . N.		1,253	849	»	404
Veicoli per ferrovie . . . . »		168	99	»	69
Locomotive . . . . »		7	1	»	6
Bestiame	Cavalli in vagone-scuderia »	42	38	»	4
	Quantità tassate per capo . »	4,158	2,704	»	1,453
	Id. per vagone completo »	49,335	31,009	»	18,326

I suddetti trasporti hanno dato nel 1878 un introito di L. 55,012.64, e quindi si verificò una diminuzione di lire

58,900.07, in confronto del relativo prodotto del 1877, il quale ammontava a L. 113,912.71.

Le relative medie chilometriche lineari di tali prodotti resultono di L. 34.54 nel 1878, e di L. 71.51 nel 1877; d'onde una diminuzione di L. 36.97 per chilometro lineare nell'anno 1878.

Riassunto dei prodotti dei trasporti a P. V. — I prodotti dei diversi trasporti a piccola velocità effettuati nel 1878 ascendono in complesso alla somma L. 8,080,152.88, la quale è inferiore per L. 650,516.35 al corrispondente introito del 1877.

Le rispettive medie chilometriche di questi prodotti essendo state di L. 5,480.64 nel 1877 e di L. 5,072.29 nel 1878, risulta una diminuzione di L. 408.35 a chilometro in quest'ultimo anno.

Introiti diversi. — Gli introiti diversi ammontano nell'anno 1878 a L. 109,185.86, la qual somma rimane inferiore di L. 8,827.29 a quella del precedente anno.

Il prodotto medio chilometrico fu nel 1878 di L. 68.54, con una differenza in meno di L. 5.55 su quello del 1877.

Differenza fra i prodotti del traffico dei due anni 1878 *e* 1877. — Dalle cifre che precedono si scorge come nell'anno 1878 siasi verificata sul complesso dei prodotti una diminuzione di L. 909,457.92 in confronto del 1877,, cioè del 3.43 per cento.

Prodotti fuori traffico. — I prodotti fuori traffico, i quali, come è noto, formano un titolo a parte nel Bilancio, ammontarono nel 1878, per le reti riunite, a L. 346,246.36, con un aumento di L. 40,464.67 su quelli del 1877 che furono di L. 305,781.69.

Il suballegato H del Bilancio contiene il dettaglio dei detti prodotti nel 1878.

(*Continua*)

Nostre Corrispondenze

Roma, 29 luglio

« Gli Ufficii tutti del Senato, dopo aver preso in esame colla maggiore sollecitudine il presente progetto di legge, diedero mandato, ai rispettivi loro Commissarii, favorevole in massima all'approvazione di esso. Quest'approvazione però, è d'uopo l'affermarlo tosto, più che alla bontà intrinseca, al valore assoluto delle varie disposizioni del progetto, devesi far risalire alla riconosciuta opportunità del concetto generale che lo domina ».

Con queste testuali parole comincia la Relazione dell'Ufficio centrale del Senato intorno ai provvedimenti legislativi per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno; e finisce nei termini seguenti, anche testuali:

« Ed inspirandosi a considerazioni di alta convenienza politica ed economica, passa alla discussione degli articoli ».

Questo breve preludio e questo brevissimo finale basterebbero, mi sembra, anche al più modesto orecchiante per formarsi un concetto preciso dell'insieme dello spartito, ove pure non gli fosse facile e piacevole cosa il delibarlo per intero. Io credo di non esagerare affermando che, manco a rovistare da cima a fondo tutti i nostri resoconti parlamentari, non si troverebbe una Relazione della Camera o del Senato intorno a qualche progetto di legge stato respinto, contenente una critica più lunga ed amara di quella contenuta nella presente Relazione dell'Ufficio centrale del Senato sul progetto di legge per le nuove ferrovie (*). E sì che, leggendo in quest'ultimo documento fra le righe, salta agli occhi come molto di amaro sia stato scritto e molto più siasene voluto sottintendere. Ma, a che giova il porre le premesse colla logica, quando s'hanno a tirare le contrarie conseguenze colla politica?

(*) Come dicemmo in testa al resoconto parlamentare, riferiremo nel prossimo numero codesta importante Relazione.
(La Red.)

Cosicchè rimane a me la parte di debito, e lo confesso, d'avere fatto i conti senza questo inesorabile e inevitabile oste, che è appunto la politica, quando volli prevedere con profetica sicurezza che il progetto di legge sulle ferrovie non sarebbe stato discusso dal Senato prima di novembre, nè sarebbe mai stato approvato tal quale uscì dalla Camera. Quando io ingenuamente ciò pensai e scrissi, l'on. Depretis non aveva ancora pensato ad afferrare eroicamente ed a tenere alta la nobile bandiera delle lese prerogative della Camera contro il Senato; nè questo era stato ancora sì atterrito dallo spettro del conflitto, da ripetere col divino poeta:

Vedi la bestia per la qual mi volsi.
Aiutami da lei, famoso saggio,
Ch'ella mi fa tremar le vene e i polsi.

Ma, per fortuna, mi apposi almeno perfettamente al vero, esprimendo la fiducia nella mia precedente lettera, che l'egregio relatore, senatore Brioschi, avrebbe saputo proporre ed il Senato avrebbe deliberato di invitare con solenne voto il Governo « a voler cercare e trovare nello spirito della legge in genere, e di qualche articolo in ispecie, quei sani correttivi, che per avventura non mancano, ai molteplici errori ivi contenuti ».

Egli è soprattutto nell'art. 32 della legge, nell'obbligo pel Governo di presentare ogni anno all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziare per le singole categorie, col riparto per ciascuna linea, che il Senato ha creduto rinvenire la valvola di sicurezza. Dal canto suo, l'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, accettò di buon grado l'ordine del giorno del Senato; nè si può contestare che a molti errori si potrà man mano rimediare, ove il Governo e la Camera vogliano sempre informare i loro procedimenti allo spirito dell'art. 32, saviamente riveduto, corretto ed aumentato dal Senato del Regno.

Intanto l'on. Baccarini non ha perduto tempo a disporre le operazioni preliminari per dar principio di principio alla esecuzione della legge, incaricando quattro ingegneri del Genio civile, che prestano servizio al Ministero (i signori Borgnini, Schioppo, Rota e Saccardo), di esaminare sollecitamente tutti i progetti tecnici già esistenti al Ministero stesso intorno alle nuove ferrovie, per sapere cosa sono e cosa valgono rispetto all'esecuzione ed agli studii definitivi. E questo esame sommario dovrà esser compiuto entro il mese di agosto prossimo.

Inoltre l'on. Ministro ha già rimesso al Consiglio superiore un suo piano per la compilazione degli studii e l'ordinamento del personale, avendo altresì in mente (come ho ragione di credere) di affidare a competenti persone la compilazione di una specie di Capitolato generale per le eventuali concessioni che fossero chieste, come è sperabile e desiderabile. Parimenti credo sapere che l'on. Baccarini si proponga d'incaricare qua e là ingegneri privati, di esperimentata abilità e di sua piena fiducia, di voler studiare nelle rispettive località, sotto tutti i punti di vista, commerciali, economici, tecnici, se e dove torni possibile ed utile la costruzione di ferrovie economiche, per quanto riguarda quei tali 1500 chilometri di 4ª e 5ª categoria. —

Una escursione sui luoghi stati più colpiti dall'inondazione, l'on. Ministro dei lavori pubblici la compirà verso il 6 d'agosto; e sarà assai probabilmente accompagnato da qualche membro della Commissione pei danneggiati del Po, fra i quali il vice-presidente Pianciani, e forse anche dal senatore Brioschi, membro di un'altra Commissione per gli studii del Po, della quale oramai, che vi sia ciascun lo dice e cosa faccia nessun lo sa! —

Eccovi il solito riassunto delle principali deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 20 al 27 luglio.

La Sezione prima approvò il progetto per la costruzione d'un tronco d'argine alla sponda sinistra del fiume Mesime a difesa della Nazionale n. 36, in provincia di Reggio

Calabria; quello per la costruzione del tronco della provinciale di 3ª serie da Francavilla a Lama dei Peligni, fra il ponte sul Foro ed il torrente della Valle, in provincia di Chieti; il progetto di ricostruzione del muraglione di sostegno della strada nazionale Spezia-Cremona alla Filattiera, e di sottofondazione del ponte sul torrente Monia, fu ritenuto meritevole d'approvazione con avvertenze; e finalmente venne approvato il progetto d'ampliamento della Stazione ferroviaria di Carrara.

Dalla Sezione seconda furono approvati diversi progetti di riparazioni d'argini del fiume Po, in seguito ai danni dell'ultima piena, nelle provincie di Pavia, Rovigo e Mantova; ed altri progetti nelle provincie di Ferrara, Bologna e Ravenna, similmente di riparazioni d'argini.

Finalmente il Consiglio generale approvò il progetto del tronco compreso fra i torrenti Dolo e la Mandriola, della strada provinciale di 2ª serie delle Radici, in provincia di Reggio Emilia; e venne pure approvato con avvertenze il progetto di massima pel bonificamento della Macchia della Tavola nella Valle del fiume Crati, in provincia di Cosenza. B.

FERROVIA DELLA PONTEBBA

Preg.mo Signor Direttore,

Chiusaforte, 28 luglio.

Poichè il *Monitore* mostrò di prendere vivo interesse ai lavori della ferrovia Pontebbana, riproducendo nelle sue colonne alcune notizie pubblicate nel *Giornale di Udine* sulla ultimazione di quella ferrovia, pongo a profitto la sua cortese ospitalità per completare oggi quei ragguagli.

Come accennavano le suddette notizie del *Giornale di Udine*, il giorno 12 la locomotiva aveva toccata la sponda della Pontebbana, cioè il confine austriaco. Restava però ancora molto a fare per rendere sollecitamente possibile l'apertura all'esercizio; e perciò quell'attività vivissima, che aveva regnato nei mesi precedenti, proseguì ancora dopo quel giorno, specialmente nei lavori di armamento e delle baracche nella Stazione di Pontebba.

E questi progredirono in modo, che nove giorni dopo, cioè nel giorno 21, potè effettuarsi la visita di ricognizione, e che in questa si riconobbe la possibilità di aprire la linea all'esercizio nel prefissato giorno 25.

E poichè ciò è avvenuto, poichè cioè dalla mattina del 25 corrente i treni percorrono regolarmente l'ultimo tronco della ferrovia Pontebbana, perdono interesse i ragguagli retrospettivi. Accennerò quindi brevemente, sia alla detta visita di ricognizione, sia alla corsa di apertura.

La prima compiutasi sotto un diluvio d'acqua, perdurante tutta la giornata e pronto a raddoppiare d'intensità ogni volta che si doveva scendere dal convoglio, fu fatta con un treno apposito, nel quale presero posto la Commissione di visita, il personale dei lavori e i rappresentanti delle Imprese costruttrici. Componevano la prima: il sig. cav. Bertolini, sotto-commissario per delegazione del Ministero, e i signori cav. Mantegazza, cav. Kossuth, cav. Richard, cav. Carpi, ing. Rossi e Lualdi, rappresentanti i varii Servizii dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia.

Il treno partì alle 10 1/2 dalla Stazione di Chiusaforte, e dopo mezzogiorno giungeva a quella di Pontebba, dopo essersi arrestato lungo il tragitto in diversi punti. La Commissione, che ispezionava da una carrozza aperta tutta la linea, volle esaminare in dettaglio le opere più importanti, ed ebbe per esse e per tutti i lavori parole di gradita approvazione.

A Pontebba fu fatta visita alle baracche in corso di esecuzione per il servizio ferroviario e doganale; indi tutti gli intervenuti si raccolsero ad una refezione, che l'Amministrazione ferroviaria aveva fatto allestire.

Uno scambio di liete parole, più che un seguito di brindisi, quali dovevano dettarle il ricordo di 7 anni di lavoro comune e il contento di averlo felicemente compiuto, chiuse lietamente la refezione; e ripreso il cammino, alle ore 5 1/2 il treno rientrava nella Stazione di Chiusaforte.

Mentre era così fissata pel 25 l'apertura all'esercizio, parve d'un tratto che una congiura delle potenze atmosferiche volesse annullare quella decisione; poichè il diluvio d'acqua, che aveva infuriato nel giorno della visita, continuò ostinato per due giorni, sospendendo lavori e minacciando incagli. Ma anche quella prova novella fu vinta, ed alla mattina del 25 i viaggiatori potevano acquistare il loro biglietto da e per Pontebba.

Il primo treno fu accolto festosissimamente dagli abitanti di Pontebba: folla considerevole, concerti musicali, sventolare di bandiere, e distesa di fiori e di inscrizioni gentili, espressero con non dubbio linguaggio il contento dei Pontebbani, benchè senza alcuna dimostrazione solenne.

Se il compimento di questo fatto all'epoca fissata può essere assai lusinghiero per l'amor proprio del nostro paese, i suoi interessi reclamano però che esso si completi al più presto col collegamento del nostro al tronco austriaco. E ciò non dovrebbe tardare, poichè la Stazione di Pontafel è già ultimata, e poco manca, a quanto mi si dice, perchè la locomotiva possa percorrere il tratto Tarvis-Pontafel. Se non vi fanno ostacolo altre circostanze, è presumibile che questo collegamento possa avvenire verso la metà del prossimo mese.

Si dice che, nell'occasione dell'allacciamento delle due linee, una solennità d'inaugurazione verrà fatta; e sarebbe bene. Lo diciamo, non tanto pel desiderio di una festa, quanto perchè ci sembra che il lavoro di 7 anni, l'ultimazione di un'opera difficile e costosa, che soddisfa un desiderio lungamente nutrito, e che, aprendo una nuova via ai commerci internazionali, provvede ad un potente interesse del nostro paese, meritino di essere sanciti in modo degno della nazione che li ha compiuti. X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il 2 agosto prossimo, il treno Reale, che deve condurre le LL. MM. all'annunciata visita di Genova, partirà da Roma nelle prime ore del mattino, giungerà a Pisa circa le 2 pom., e proseguendo subito per Genova, vi giungerà alle 6.50 pom., fermandosi alla Stazione di Piazza Principe.

Tutte le disposizioni furono date pel puntuale e regolare servizio di questo treno speciale.

Il 25 corr. come fu annunciato, ebbe luogo l'apertura dell'ultimo tronco della linea della Pontebba, senz'alcuna solennità; ed a tale proposito, rimandiamo i nostri lettori alla corrispondenza da Chiusaforte, pubblicata più sopra.

In quanto poi al ritardo nel compimento del tronco austriaco da Tarvis a Pontafel, e quindi nell'allacciamento della nostra linea con quella dei nostri vicini, crediamo si debba essenzialmente attribuire alle importanti trattative in corso fra i due Governi e le Società ferroviarie interessate, per la definitiva regolazione dei rapporti commerciali ed economici, in relazione alle recenti conferenze internazionali all'uopo tenute a Vienna dai varii delegati.

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato in questi giorni il progetto, presentatogli dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, per la costru-

zione di nuovi magazzini ed Ufficii presso la Stazione di Milano, in sostituzione dei locali che vi si devono cedere ad uso della Dogana unica da costruirsi.

In seguito alla detta approvazione, verrà dall'Amministrazione ferroviaria aperta tra poco una gara per l'appalto dei relativi lavori.

Col giorno 11 agosto p. v. verrà esteso per le Ferrovie Venete, esercite dalla Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche, il servizio cumulativo italiano, già in vigore colle Ferrovie dell'Alta Italia, alle Ferrovie Meridionali e Romane.

Sappiamo che l'Amministrazione delle ferrovie francesi Parigi-Lione-Mediterraneo ha offerto a quella dell'Alta Italia di entrare in trattative per l'effettuazione di alcuni nuovi treni di piacere nel prossimo autunno da Parigi, Lione e Marsiglia per Roma e Napoli.

Un nuovo apparecchio, che promette di tornar assai utile non solo alle strade ferrate, ma a tutte le officine, si è quello del signor Guido Torielli.

Trattasi di una bocca speciale per fucine a circolazione d'acqua, di cui l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha già fatto l'esperimento con esito assai soddisfacente.

A parità di lavoro eseguito, sia col nuovo boccame Torielli, sia con quello attualmente in uso presso le officine della detta Amministrazione, risultò a favore del primo un risparmio di combustibile dal 15 al 20 0[0], ed un'economia del 10 0[0] circa nel tempo occorrente.

Notizie Ferroviarie Italiane

Le nuove costruzioni ferroviarie — Il *Diritto* annunzia che il Ministro dei lavori pubblici ha dato l'incarico a quattro funzionarii del Corpo del Genio civile di eseguire successivamente, e non più tardi del mese di agosto prossimo, l'esame dei progetti tecnici esistenti nel Ministero medesimo, relativi alle ferrovie contemplate dal progetto di legge per le nuove costruzioni, allo scopo di riconoscere se ed in quanto gli studii fatti possano essere utilizzati per gli studii definitivi e pei progetti di esecuzione. (*Vedi nostra Corrispondenza da Roma*).

Ferrovie dell'Alta Italia. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 29 giugno p. p., controfirmato dal ministro Mezzanotte:

Vista la legge 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª), per una inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane e per l'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia;

Visto il regolamento 6 marzo 1879, num. 4783 (serie 2) sulle attribuzioni, responsabilità, e sui rispettivi rapporti del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia;

Vista la legge 22 aprile 1869, n. 5026, sull'Amministrazione dello Stato e sulla Contabilità generale;

Visto il relativo regolamento 4 settembre 1870;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. unico. È approvato l'unito regolamento, visto d'ordine nostro dal Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, che determina la natura e la specie delle provviste e dei lavori contemplati a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, che possono eseguirsi ad economia sulle ferrovie dell'Alta Italia, durante l'esercizio provvisorio governativo.

Stazione di Bergamo. — Le rappresentanze dei Comune, Provincia e Camera di commercio della città di Bergamo, in concorso delle rappresentanze dell'Amministrazione delle ferrovie, addivennero il 22 corrente alla stesa di un contratto formale sulla costruzione di una tettoia e Scalo-merci, per cui il Comune entrerebbe nella spesa per L. 10,000 (coll'obbligo conseguente per legge delle relative strade d'accesso allo Scalo); la Provincia per 30,000, e per altrettante la Camera di commercio. In tutto L. 70,000.

Il Governo si assunse, dal canto suo, oltre alla costruzione come sopra, l'allungamento del ponte sul Morla e l'allargamento del lume nell'arcata per evitare le eventuali inondazioni, che attualmente provengono appunto dalla sua troppa ristrettezza.

Tramway Monza-Barzanò — Leggiamo nel *Sole* del 23:

I lavori di questo tramway procedono alacremente; intanto che si livella la strada che conduce a Borgo-Lecco, si erige sollecitamente la Stazione; come pure il ponte di Borgo-Lecco sarà presto compiuto.

Appena usciti da Monza, sulla strada provinciale si vedono i *rails* già collocati, che vanno quasi fino a Lesmo; mentre, d'altro lato, sono terminati i movimenti di terra su tutta la linea. Non credevamo che in sì breve tempo si fosse così avanzati; e meritano speciale encomio la Direzione ed il Comitato, che con tanta attività e intelligenza diresse la prima e sorvegliò il secondo i lavori, per poter aprire, nell'interesse del pubblico e degli azionisti, la detta linea nel vicino autunno.

Tramways veneti. — Il Consiglio comunale di San Bonifacio votò unanime un concorso di L. 30,000 per la costruzione del *tramway*, delle quali 18,000 per il tronco Soave-San Bonifacio, e 12,000 per la sua prolungazione a Cologna od a Lonigo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto si annuncia alla *N. Zurcher Zeitung*, fra la Direzione della ferrovia del Gottardo ed il sig. Bridel, già ingegnere in capo della ferrovia Giura-Berna-Lucera, si è addivenuti ad un accordo circa al posto di ingegnere in capo della ferrovia del Gottardo, il sig. Bridel essendosi dichiarato disposto ad assumere quelle funzioni. La nomina dello stesso è di competenza del Consiglio d'amministrazione, il quale, secondo ogni probabilità, sarà immediatamente convocato (1). Quindi si ritiene che il sig. Bridel sarà in caso di assumere le sue nuove funzioni per la metà di agosto. Il sig. Bridel è universalmente stimato come una incontestabile capacità, e già diede prova di grande ingegno nelle opere pubbliche da lui intraprese e condotte a buon fine.

— Togliamo poi dalla *Gazz. Ticin.* del 24:

Il 22 corrente ebbero luogo a Chêne (Ginevra), suo paese d'origine, i funerali del compianto assuntore del traforo del Gottardo, sig. Luigi Favre, ove il suo corpo era stato trasportato da Göschenen, scortato da una squadriglia dei suoi operaj. Alla mesta cerimonia, oltre un numero grandissimo di parenti, amici ed ammiratori, assistevano i signori Dapples, ispettore federale delle Ferrovie svizzere, delegato dal Consiglio federale; Dietler, direttore della Compagnia del Gottardo; Kaufmann, ispettore dei tunnels della ferrovia del Gottardo, non che i delegati degli operaj dei cantieri di Göschenen e di Airolo. Gli astanti possono calcolarsi da 1500 a 2000 persone. Al cimitero furono pronunciate quattro orazioni funebri dai signori: Luigi

(*) Abbiamo già annunciato che il Consiglio medesimo è convocato per oggi 30. (La Red.)

Rambert di Montreux, consigliere giuridico ed amico del sig. Favre; Vautier, presidente del Consiglio di Stato di Ginevra; Chenevrière, membro del Gran Consiglio ginevrino; e Heridier di Chêne.

Intorno all'improvvisa morte del sig. Favre si hanno oggi i seguenti dettagli:

Sabato scorso, di buon mattino, il sig. Favre, pieno di vita, entrava nel tunnel verso Göschenen per mostrare ad un ingegnere francese l'andamento dell'opera colossale; era accompagnato dal suo capo-ufficio a Göschenen, sig. ing. Stockalper. Inoltratasi la piccola comitiva, sopra un convoglio di servizio, fino a 3000 metri dall'imbocco, proseguiva poi a piedi fino a 7 chilometri, con una temperatura di 30 gradi centigradi. Ritornando sui propri passi, e giunti i tre visitatori a 2800 metri dall'ingresso, presso la stazione delle macchine, il sig. Favre, che fino allora si era sentito bene, fu improvvisamente colpito da malessere, e si lamentò di crampi; chiese un bicchier d'acqua, che bevette, poi spirò!

Il corpo del sig. Favre, trasportato fuori del tunnel, venne esposto nel cantiere, ove gli ingegneri e gli operaj si recarono in massa ad ammirare per l'ultima volta l'effigie di colui, che era stato loro capo e che aveva dato loro tanti esempi di attività e di costanza nel lavoro, ed a deporre sulla sua salma due corone di rose delle Alpi.

Domenica sera poi, verso 4 ore, essendo giunti i delegati degli ingegneri e degli operaj del cantiere d'Airolo, il feretro, portato da minatori e seguito da tutta la popolazione dei circostanti villaggi e dagli operaj fino a due chilometri da Göschenen, partì alla volta di Ginevra.

In segno di lutto, i lavori del tunnel furono sospesi per tutta la giornata della domenica, e non vennero ripresi che lunedì mattina.

— Secondo l'*Urn. Zeitung*, il 1º luglio il Consiglio federale ha approvato i piani di costruzione delle Stazioni di Fiora, Altorf, Bürglen, Schattdorf ed Erstfeld, colle seguenti riserve:

1º Che, specialmente per la Stazione di Fiora, il piano coll'unito profilo, presentato il 4 del passato mese dalla Direzione del Gottardo, sarà eseguito, nel senso però: *a*) che la progettata passerella si dovrà eseguire, qualora il Comune di Fiora desideri vederla costruire, e si obblighi a bonificare all'Amministrazione ferroviaria, che l'eseguisce, la metà delle spese di costruzione fino a fr. 3500 al massimo; e quando il piano, firmato da tutte e due le parti, sia stato presentato al Consiglio federale per la ratifica; *b*) che nella Stazione di Fiora sia prevista una piazza adatta per una rimessa desiderabile di vagoni-passeggieri, da unirsi al deposito previsto di vagoni; *c*) che l'Amministrazione ferroviaria abbia a studiare ancora la quistione del trasporto della Stazione di riparazione e delle macchine da Erstfeld a Fiora, e presentare un rapporto definitivo per la fine di settembre, a che tale quistione sia sciolta in senso affermativo o negativo; e nel primo caso, presentare i piani definitivi delle Stazioni di Fiora e di Erstfeld. Frattanto i lavori di terra (*Unterbau*) dovranno essere incominciati, in modo da servire ad un'eventuale ulteriore ampliazione.

2º Che la Direzione del Gottardo abbia a mettersi d'accordo colla Comune di Altorf circa ad una strada d'accesso alla Stazione propria, con marciapiedi ed alèa; e presentare al Consiglio federale i piani da ambo le parti, per eseguire questa strada a loro spese.

3º Che il piano presentato il 4 giugno per la Stazione di Erstfeld ed il tronco più vicino, sia applicato nel senso, che la Direzione del Gottardo si attenga alla sua dichiarazione del 4 passato mese, che suona: « Noi ci dichiariamo pronti ad assumere l'obbligo di ripari lungo la Reuss, dal chilometro 28.850 fino al chilometro 29.200; a stabilire un passaggio presso il chilometro 27.974, della larghezza di m. 1 e dell'altezza di m. 2; colla prescrizione che la Comune di Erstfeld abbia a desistere dal ricorso per un ampliamento dei due passaggi sul Klus, non che sull'allargamento del passaggio per il chilometro 27.730 a m. 4.45, come pure sulla costruzione di una strada carreggiabile dal chilometro 27.730 fino al 25.440, invece di un sentiero; finalmente sopra il passaggio o sotto-passaggio presso il chilometro 25.440 ».

4º *a*) Che la decisione sulla domanda di Giovanni Furger in Erstfeld, circa ad un nuovo esame del decreto del Consiglio federale del 22 maggio scorso, resti aperta; *b*) che, in consonanza coll'osservazione circa ad un eventuale trasporto della Stazione di riparazione e delle macchine a Fiora, i lavori in terra per la Stazione di Erstfeld saranno provvisoriamente intrapresi, solo nella proporzione di una semplice Stazione d'incrociamento e di sosta.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 25.40; dal lato di Airolo di m. 24; in totale m. 49.40, cioè m. 7.05 in media giornaliera.

Restano da perforare m. 1314.26.

Ferrovia del Sempione. — La *Gazz. Ticin.* reca sulla seduta del 18 corr. del Consiglio federale:

Il Consiglio federale ha accordato alla Società della ferrovia del Sempione di aumentare la tariffa attualmente in vigore per il trasporto delle persone, delle messaggierie, del bestiame e delle merci del 25 0[0, e ciò incominciando dal 20 agosto 1879, e per la durata provvisoria di cinque anni. Sono però esentuati da questo aumento: il sale, il legname da costruzione e da ardere, le traversine per ferrovie, il gesso, l'antrace, le pirite ed altri grossi materiali da costruzione.

— Giovedì sera ebbe luogo a Parigi, sotto la presidenza di Pascal Duprat, una riunione di cento deputati e senatori per istudiare la questione del traforo del Sempione.

Ecco quale sarebbe il costo dell'impresa, secondo una relazione del deputato Wilson:

Accessi	L.	5,335,000
Traforo	»	80,000,000
Linee italiane	»	28,465,000
Doppi binarii e materiali	»	10,000,000
Interessi dei capitali	»	12,700,000
Totale	L.	136,500,000

Diffalcando da questa somma il costo delle sezioni italiane, resterebbero 108,035,000 franchi, da ottenersi con sovvenzioni dello Stato e capitali privati. Calcolasi che il traffico sarebbe di circa 40,000 lire per chilometro.

La riunione decise la nomina d'una Commissione, che richiami l'attenzione del Governo francese sull'urgenza della questione e lo inviti a mettersi d'accordo colla Svizzera e coll'Italia.

Ferrovia dell'Arlberg. — Scrivono da Berna, 27, al *Journal de Genève*:

Se alcuni organi della stampa tedesca mostrano di non vedere con piacere il progetto della ferrovia dell'Arlberg, le Camere di commercio austriache vi dedicano invece la particolare loro sollecitudine, come una volta in Germania allorchè si trattava del Gottardo.

La Camera di commercio d'Inspruck, tra le altre, comprendendo tutta la importanza pel Tirolo della costruzione della linea dell'Arlberg, ha già diretto al Ministero del commercio una petizione, con cui domanda:

1º Che sia presentato un progetto al Parlamento, e che tale progetto passi il più presto possibile per tutte le trafile parlamentari.

2º Che il Governo ungherese sia invitato a dare una sovvenzione a fondo perduto pel traforo del tunnel.

3º Che l'Ispettorato generale della ferrovie austriache sia incaricato di compiere gli studii preparatorii, in modo che la costruzione possa essere intrapresa subito dopo il voto del Parlamento.

4º Di esaminare seriamente se, di fronte alla politica doganale e commerciale della Germania e delle conseguenze che ne derivano pel trasporto delle merci, non convenisse procedere senza indugio alla costruzione del tronco Inspruck-Bludenz, cioè sino al tunnel.

D'altra parte, si annuncia che il Direttore tecnico delle ferrovie dello Stato attende attualmente sopra luogo agli studii pel tracciato del tunnel, dei quali si occuparono già da qualche tempo parecchi ingegneri dello Stato.

Tutto ciò non prova, senza dubbio, che la costruzione della linea dell'Arlberg debba esser immediatamente decisa; tanto più che un'impresa così colossale, non solo

deve essere maturamente studiata, ma richiede inoltre grandi sacrifizii finanziarii.

Nondimeno si può concludere che il Governo austriaco vi pensa seriamente, prima per isfuggire all'isolamento che gli prepara la Germania, e poscia per soddisfare agl'interessi generali del paese; del resto, è probabile ch'esso subisca più o meno l'influenza delle regioni più direttamente interessate. Il Moncenisio ed il Gottardo hanno richiesto lungo tempo e gravi sacrificii; ma il primo è già aperto da un pezzo, ed il secondo non tarderà ad esserlo.

Non si vede dunque perchè la costruzione della linea dell'Arlberg, che non farebbe nessuna concorrenza nè ai due passaggi suddetti, nè al Sempione, dovrebb'essere indefinitamente rimandata; benchè sia da presumersi che l'Austria dovrebbe impegnarci ad accordare ad una Società una sovvenzione considerevole. L'Italia ha ben costrutto il Moncenisio, in gran parte a proprie spese, ed ha votato 55 milioni pel Gottardo, quantunque le sue finanze non fossero guari più floride di quello che sieno oggidì quelle dell'Austria-Ungheria.

Ferrovie tedesche. — Il 28 corr. si apriva in Salisburgo il Congresso delle Amministrazioni delle ferrovie dell'Austria-Ungheria e della Germania. Ne riparleremo, quando si conosceranno i risultati di quelle sedute.

Ferrovie elettriche in Germania — La *Borsenzeitung* annuncia che il sig. Westphal, imprenditore di ferrovie, si propone di costruire nelle grandi città della Germania delle ferrovie esercitate a mezzo della elettricità. Le due prime linee furono già provate a Berlino.

Ferrovie bavaresi. — Scrivono da Monaco, 20, alla *Perseveranza*:

Alle nostre Camere fu presentato dal Ministro delle finanze un progetto di legge, col quale viene proposta la *riduzione* dell'interesse delle Azioni delle nostre ferrovie dal 4 1|2 per cento al 4: riduzione che, oltre al sorprendere molti, fece abbassare anche il valore delle Azioni medesime. Vedremo se la legge passerà. Ad ogni modo, i nostri onorevoli ci penseranno bene prima di rigettarla, perchè il Ministro disse: « o questa riduzione, o bisogna ricercare nuove imposte ».

— L'ingegnere Krauss, di Monaco, sta facendo costruire dei vagoni a due piani, che potranno complessivamente contenere 150 persone, e che verranno provati per la prima volta sulla linea da Monaco a Stamberg.

Ferrovie rumene — I giornali berlinesi annunciano che la Conferenza che ebbe luogo il 21 a Berlino per decidere sul riscatto, per parte dello Stato rumeno delle ferrovie, ebbe un resultato negativo, che ha fatto rompere i negoziati. I delegati rumeni volevano che la sede della Società fosse trasferita a Bucarest.

— Telegrafano poi da Bucarest, 23, al *Globe*:

La ferrovia rumena della Dobruscia, che deve porre Bukarest in comunicazione con Czernavoda, il capoluogo della Rumenia transdanubiana, raccordare colla linea Kustendehe-Czernavoda, ed assicurare al commercio rumeno l'accesso diretto del mar Nero, sta per essere quanto prima concessa ad una Casa bancaria di Parigi.

Ferrovie spagnuole. — La Giunta consultiva di Saragozza emise il 15 corr. un voto favorevole per la costruzione d'uua ferrovia internazionale; la quale, potendosi collegare colla ferrovia d'Oloron, andrebbe da Saragozza a Canfranc, passando per Huesca e Jaca.

I senatori e deputati dell'Aragona tennero il 16 una riunione per affrettare lo scioglimento di tale questione, che interessa la Spagna e la Francia.

Ferrovie del Portogallo. — Il *Commercio* di Lisbona annunzia che, giorni sono, fu terminata e venne inaugurata la linea ferroviaria da Porto a Pezo da Regoa, sulle sponde del Douro.

Ferrovia dell'Africa centrale. — La Commissione superiore francese, incaricata dello studio delle questioni relative alla comunicazione ferroviaria dell'Algeria e del Senegal coll'interno del Sudan (di cui parlammo nel numero precedente), si è riunita al Ministero dei lavori pubblici, sotto la presidenza del ministro Freycinet. Vi assistevano i signori Lesseps, Dumas e Daubrée.

Dopo una esposizione del piano generale fatta dal Ministro, quattro Sotto-Commissioni vennero immediatamente costituite. La prima sarà incaricata di raccogliere e preparare tutti i documenti sul Sahara e sul Sudan. La seconda si occuperà degli studii tecnici. La terza dovrà favorire e dirigere le ssplorazioni. La quarta esaminerà le questioni internazionali che deve sollevare codesta grande impresa.

Notizie Diverse

Nuovi edifizii in Roma. — Leggiamo nell'*Opinione*, del 23:

Da qualche giorno sono incominciati, nell'antica Dogana di Piazza di Pietra, i lavori di riattamento per ridurre quei locali a residenza della Camera di commercio.

L'esterno dell'edificio, in causa dell'antichità del prospetto, resterà come trovasi presentemente.

Egli è certo che la sala delle adunanze, che sta al piano terreno, sarà una delle più vaste e più grandiose della città.

L'architettura sarà di poco variata; soltanto verrà rinnovato il pavimento, e saranno decorate le pareti e la vòlta.

Palazzo dei Tribunali in Roma. — Il *Diritto*, del 17 scrive:

L'egregio architetto romano, cav. Luca Carimini, quello stesso che trasformò o rimodernò la chiesa dei Santi Apostoli, e che dirige ora la costruzione della nuova chiesa in piazza Navona, ebbe commissione dal guardasigilli, on. Tajani, di fare il progetto per il grande Palazzo dei Tribunali, che, secondo il parere della Commissione nominata all'uopo, dovrebbe erigersi ai Prati di Castello.

Il signor Carimini si pose tosto all'opera col più grande zelo; e dopo parecchi mesi di lavoro, ha completato il suo progetto.

Il grande edificio, secondo il progetto del Carimini, sorgerebbe in quella parte dei Prati che sta di faccia al Clementino. Prospettando i *Lungo-Tevere* che si devono costruire, formerebbe, insieme alla Mole Adriana, una magnifica scenografia animata del Tevere, dominata nello sfondo dalla cupola di S. Pietro e da Monte Mario.

Il Palazzo avrebbe tre fronti architettoniche, la più grandiosa delle quali con una piazza sul Lungo-Tevere La struttura interna e la distribuzione degli ambienti è fatta in modo che, tanto le 18 aule pei dibattimenti civili e penali, quanto gli Ufficii sono illuminati a luce diretta, colla maggior ventilazione desiderabile. Vi sono infatti, nel riparto interno, cinque aree, di cui si potranno fare cortili o giardini.

Le aule pei dibattimenti penali e gli Ufficii sono distribuiti in modo da soddisfare le più minute e razionali esigenze dell'Amministrazione e della procedura giudiziaria; in ciò l'egregio architetto s'attenne ai suggerimenti dati dall'esperienza e dai criterii pratici dei magistrati, che compongono la Commissione.

Tutti gli Ufficii sono riuniti da ampi corridoj, che gireranno in tutti i sensi come grandi arterie interne di circolazione. Nei sotterranei, arieggiati e illuminati, vi saranno le stanze di custodia pei detenuti e gli androni per condurli direttamente al banco degli accusati, senza farli passare, come si è costretti a fare ora ai Filippini, in mezzo al pubblico.

Il carattere architettonico dell'edificio è grandioso e severo.

Opere idrauliche. — Il *Popolo Romano* dice:

È giunta in Roma una Commissione di Ferrara, inviata dalla Deputazione provinciale di quella città, ed è stata ricevuta dall'on. Ministro dei lavori pubblici.

Il Ministro ha promesso di dare immediati ordini perchè

siano alacremente eseguite le opere indispensabili a difesa frontale del Po e del Panaro, assicurando eziandio che saranno eliminate quelle formalità burocratiche, che potrebbero condurre alla perdita di un tempo preziosissimo. Ha promesso inoltre che andrà egli stesso ad ispezionare le arginature a destra del Po, nelle quali devono essere eseguiti de' lavori, a seconda dei riferimenti del Genio civile e degli impegni presi dal precedente Ministero, che egli rispetterà e asseconderà con tutto l'impegno (*V. Corrispondenza da Roma*).

Lago di Garda. — Il 23 corr. si riunì a Peschiera la Commissione, composta degli ingegneri-capi del Genio civile di Brescia, Verona e Mantova, incaricata dal Ministero dei lavori pubblici di giudicare se convenga o meno effettuare la demolizione dei Molini Campostrini, già iniziata e sospesa per opposizione della Provincia di Mantova, che temeva un ingrossarsi funesto del Garda.

La Commissione pertanto ha stabilito: che per ora vengano rimossi i soli meccanismi dei Molini Campostrini, cioè le ruote e le paratoie, le quali per altro costituiscono da sole un ingombro al libero deflusso delle acque; che poi, appena il pelo d'acqua siasi abbassato fino al piano delle *ravare* o *chiuse* di detti Molini, si cominci la demolizione graduale dei medesimi, facendola procedere di pari passo coll'abbassarsi delle acque, fino a che, raggiunta la magra ordinaria, i Molini sieno demoliti completamente.

Ponte in ferro sul Chisone. — Scrivono da S. Secondo, che domenica, 27, ebbe luogo l'inaugurazione del nuovo ponte costrutto sul torrente Chisone, sulla strada che unisce S. Secondo con Pinerolo, per opera di un Consorzio formato tra i Comuni di Pinerolo, S. Secondo, Prarostino ed Abbadia Alpina.

Nella mattina di detto giorno, ebbe luogo la visita di collaudo definitivo del ponte, eseguita dagli ingegneri Marone ing.-capo del Genio civile, Lanino ing.-capo della Provincia di Torino, e Spreafico Leonida.

Alla festa di inaugurazione assistevano il sig. comm. Carlo Trombotto presidente del Consorzio, il sig. comm. De Amicis consigliere delegato rappresentante il Prefetto di Torino, il sotto-prefetto di Pinerolo, il senatore Ferraris sindaco di Torino e consigliere provinciale, il consigliere e deputato provinciale avvocato Poët, gli ingegneri collaudatori sovra nominati, parecchi consiglieri della Prefettura di Torino, il signor Costantin, rappresentante il Comune di Prarostino, l'ingegnere Soldati, autore del progetto e direttore dei lavori, l'ingegnere Piattini, rappresentante la Casa costruttrice della parte metallica del ponte, l'impresario Mersi, il cav. Pecco ing.-capo della città di Torino, e molti altri invitati.

Il ponte è a travate in ferro, detto volgarmente all'Americana. Due lunghe travi in ferro a traliccio, che servono pure di parapetto, riunite da altre travi secondarie trasversali, pure in ferro, sostengono la carreggiata ed i due marciapiedi. Le travi principali sono lunghe metri 60.10, alte metri 2. La larghezza del ponte da asse ad asse delle travi longitudinali è di metri 5.60.

Il ponte è sostenuto da due robuste spalle e da due pile in muratura, coronate da semplice, ma elegante cornice in pietra da taglio.

La luce complessiva del ponte è di metri 55.20, divisa in tre luci, di cui la centrale è di metri 21.60, le due laterali di metri 16.80.

La parte metallica pesa in totale 53 tonnellate soltanto, cioè assai meno di una locomotiva di montagna col suo *tender*; ma, nonostante questa leggerezza, in grazia della buona ripartizione della materia in proporzione degli sforzi che deve sopportare, non si verifica mai una pressione superiore a chilogrammi sei per millimetro quadrato.

Le prove fatte in gennaio da apposita Commissione, prima che il ponte fosse aperto al transito, constatarono, che sotto il peso di due carri aventi un carico di seimila chilogrammi cadauno, le travi non si piegarono che di millimetri tre e mezzo.

La costruzione fu fatta, salvo poche opere di finimento, in poco più di nove mesi.

La parte metallica fu provvista dalla Casa Galopin-Süe e Jacob di Savona, le murature dall'impresario Mersi Bartolomeo; il progetto, come si disse, fu fatto dall'ingegnere Vincenzo Soldati di Torino, il quale ne diresse anche la costruzione.

La spesa per questo ponte, comprese le lunghissime rampe d'accesso, e compreso pure un ponte secondario sul Chisonotto di m. 5.50 di luce, supera di poco le mille lire per ogni metro lineare di ponte; e, quel che più importa, non supera quanto fu previsto e calcolato dall'autore del progetto nel suo preventivo.

Corpo del Genio civile. — Il *Popolo Romano*, del 23, scrive:

Il Collegio degli ingegneri di Roma, nell'ultima sua adunanza, discusse ed approvò una petizione, che molti Collegi ed Associazioni d'ingegneri in Italia intendono presentare al Parlamento contro il progetto di legge presentato dall'on. Baccarini per la riforma del Corpo del Genio civile. Con questo progetto infatti si accentrerebbero nel Corpo del Genio civile nuove attribuzioni, a danno degl'ingegneri liberi esercenti.

La petizione è stata redatta dall'egregio ing. comm. Raffaele Canevari, e può dirsi una confutazione del progetto Baccarini.

Commemorazione. — L'ing. G. Malaspina scrive nella *Gazzetta di Venezia*:

Il 19 corrente luglio, la Società degli ingegneri ed architetti di Trieste celebrò con festa solenne la chiara memoria dell'illustre ing. Carlo Ghega, nella ricorrenza del 25° anniversario dell'apertura della ferrovia del *Semmering*, da lui progettata e diretta.

Sortiva il Ghega i suoi natali in Venezia nel 10 gennaio 1802 da egregia famiglia, i cui antenati molto si distinsero nella marina di guerra in servizio della Veneta Repubblica. Laureato in matematica nella verde età di anni 17, si iniziò tosto nella carriera dei lavori pubblici presso la Direzione generale di Venezia, ove ebbe largo campo di esercitare la sua operosità ed il suo ingegno in opere importantissime, quali la nuova Strada di Allemagna la Callalta, quella da Conegliano a Serravalle, la sistemazione idraulica del Capo Po, ed altre molte.

Ma la vasta sua mente era atta ad abbracciare un orizzonte molto più esteso. La fama dei suoi talenti indusse il Governo austriaco a chiamarlo nelle provincie tedesche alla direzione di importantissimi tronchi di ferrovia, fra i quali il tratto del *Semmering*, che fu uno dei valichi più difficili ed arditi che si sieno costruiti in Europa. Ed anzi può dirsi, senza tema di esagerare, che la ferrovia attraverso il Semmering, ove vennero vinte le più aspre difficoltà, fu la prima ferrovia di montagna in cui si sia reso possibile l'uso delle locomotive a vapore, a preferenza dei sistemi, o, per dir più esatto, degli insufficienti ripieghi che in quell'epoca si adottavano per vincere le forti pendenze, cioè quello dei piani inclinati con trazione funicolare, e l'altro delle ferrovie atmosferiche.

Furono gli studii insistenti e pertinaci del Ghega che sforzarono la meccanica a creare la locomotiva *Batavia*, celebre per l'epoca in cui fu inventata (1850), colla quale si poterono senza pericolo percorrere pendenze del 25 per mille, e curve arditissime col raggio minimo di metri 189!

Non v'ha dubbio che l'esempio del felice risultato della ferrovia del Semmering incoraggiò più tardi l'apertura della nostra ferrovia attraverso l'Appennino fra Bologna e Pistoja, e tante altre, che con simile sistema vennero in questi ultimi anni costruite attraverso le nostre regioni montuose.

Il Ghega fu quindi una delle glorie del genio italiano; e noi dobbiamo andar superbi che, nato fra noi, abbia percorsi i primi passi dell'ingegneria nell'illustre Corpo veneto degli ingegneri d'acque e strade, facendo parte col Paleocapa e col Pasetti di quella splendida triade, che seppe fuori d'Italia far brillare di vivida luce il nome dei nostri ingegneri. E non possiamo ch'esser grati ai nostri confratelli ingegneri ed architetti di Trieste, che con solenni onoranze ne celebrarono la memoria, decorando con un suo busto le sale del proprio Sodalizio.

Regìa dei tabacchi. — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato lo specchio delle riscossioni fatte nel mese

di giugno 1879, in confronto del mese corrispondente del 1878. Risulta dal medesimo che nel giugno 1879 si ebbe un incasso di L. 11,238,871.95, mentre nel giugno 1878 le riscossioni ammontarono a L. 10,973,497.78. Vi è stato pertanto nel giugno 1879 un aumento di L. 265,373. Dal 1° gennaio a tutto giugno 1879, le riscossioni ammontarono a L. 68,149,874.22, contro L. 64,920.623.29 nello stesso periodo del 1878. Nei primi sei mesi del 1879 vi è stato quindi un aumento di L. 3,229,250.93. La gestione siciliana dal 1° gennaio a tutto giugno 1879, in confronto dello stesso periodo del 1878, presenta un aumento di 509,238.23 lire.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 1° giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 23 corr.), la Società francese, anonima per azioni nominative, sedente a Parigi col titolo di: *Société des mines de la Senna et dépendances*, colla durata di 30 anni, e col capitale nominale di L. 250,000 diviso in 50 azioni da L. 5000 ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, a termini dei suoi statuti e sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente decreto; ritenuto che la Società ha già nominato i propri rappresentanti riconosciuti dal Governo, con domicilio in Pian Castagnaio (prov. di Siena).

— Con R. Decreto del 12 detto mese (*Gazz. Uff.* del 26 corr.) la Società francese per assicurazioni contro gl'incendii, sedente a Parigi col titolo di *Compagnie du Soleil*, col capitale nominale di L. 6,000,000, diviso in 6000 azioni da L. 1000 ciascuna, è autorizzata ad operare nel Regno a termini dei suoi statuti e sotto l'osservanza come sopra; ritenuto che la Società ha destinato alle sue operazioni in Italia la somma di L. 200,000, con domicilio a Torino, e con propri rappresentanti riconosciuti dal Governo, vincolando come cauzione a favore di questo e degli interessati n. 8 cartelle Consolidato 5 per 0[0, della complessiva rendita di L. 2840.

Ufficii telegrafici. — Il 22 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Ripalta (prov. di Foggia); ed il 24 in Girifalco (prov. di Catanzaro) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, comunica il seguente elenco degli Ufficii telegrafici della Bulgaria:

Baldijck — Balt-chick — Berkovatz — Choumla (Choumen, Schoumla) — Choumla Road — Doubnitza — Gabrova (Gabrovo) — Hadji Oglou-Bazardjik — Helene (Jelena) — Kustendil — Lom (Lom-Palanka) — Lovetz (Lovtscha) — Nicopoli — Orhanie — Osman-Bazar — Plewna (Plevèn) — Pravodia (Pravody) — Radomir — Rahova — Razgrad — Rousthouk (Rustchuk, Roussè) — Samakov — — Selvi (Sevlievo) — Silistrie (Silistra) — Sistow (Svichtow) — Sofia (Sophia — Ternova (Tirnova) — Toutrakau (Turtukai) — Varna (Turquie) — Widdin.

Lo stesso Ufficio annunzia che l'Amministrazione delle Indie Britanniche ha aperto al servizio telegrafico i seguenti Ufficii di campagna nell'Afghanistan:

Abdool-Rahman — Alykheyl — Gundamuck — Peiwar-Kotal.

Annunzia pure che gli Ufficii di Jumrood e Thull (e non Shull) sono situati nelle Indie, e non nel Belouchistan, come venne annunziato nell'avviso del 14 maggio, scorso.

Comunica anche essere ristabilito il cavo fra Bachia e Rio de Janeiro.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Ai valori ferroviarii non arrise il mercato nella scorsa settimana, e le Azioni Meridionali ebbero poche richieste, e la tendenza loro fu piuttosto al discendere che al salire. Vennero quotate a principio a 398, poi gradatamente caddero fino a 386.50. Le Obbligazioni relative, piuttosto sostenute, si tennero tra il 278 al 279. Invariati i Boni a 586.

Le Azioni delle Ferrovie Romane, che all'annunzio dell'approvazione del riscatto salirono a 126 con tendenza al progredire, poichè venne la notizia contraria, discero a 115, e discenderanno ancora.

Le Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 282.75 al 283.50; le altre, della serie B, sul 279 al 279.50; le nuove sul 263 circa — Le Pontebbane trattate a 424 e 425; quelle dell'Alta Italia sostenute a 289 e 290. Le Ferrovie centrali toscane invariate a 441.

E ben sostenute furono le Lombarde a Parigi da 197 a 205, sostegno dovuto alle previsioni di maggiori introiti a cui i trasporti dei grani dall'Ungheria daranno luogo. Le Obbligazioni relative si tennero tra il 262 al 264. Le Vittorio Emanuele tra il 282 al 280. Le Azioni delle Ferrovie Romane ben sostenute a 113, per la ragione che si disse innanzi caddero poi a 106, poichè si seppe che la legge del riscatto non era stata votata; e si sa quanti interessi francesi sono impegnati in quest'affare. Le Obbligazioni relative da 310 scesero a 301.

CONVOCAZIONI

Società delle miniere di ferro e sue lavorazioni — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 22 agosto p. v. in Roma (sale Piccola Borsa, via Caravita, 12), per la presentazione del bilancio dell'anno 32° e rapporto dell'Amministrazione, per deliberazione sull'ampliazione dei mezzi di produzione negli Stabilimenti sociali, e per la nomina dei sindacatori del bilancio e di 5 membri del Consiglio di direzione.

Avvisi d'Asta

Il 5 agosto p. v., presso il Municipio di Susa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del fabbricato detto il *Castello*, ad uso delle Scuole secondarie, elementari e Convitto, per il presunto importo di L. 30,000. Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 3000.

— Il 6 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte del porto e della darsena di Civitavecchia, per la presunta annua somma di L. 24,000. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000, idem.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Ancona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della ricostruzione e manutenzione decennale della strada di Porta Pia, per il presunto annuo canone di L. 4120.53. Costruzione entro il 1° anno dell'appalto, e manutenzione per 10 anni a termini del Capitolato. Deposito cauzionale L. 3200 in numerario o rendita D. P., oltre L. 650 per le spese.

— Il 9 detto mese, presso il Municipio di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori pel taglio in prolungamento della via Giurba in S. Leone sino a S. Gio. Decollato nel quartiere Boccetta, per la presunta somma di L. 60,000. Lavori da eseguire in 16 mesi dalla consegna. Deposito cauzionale lire 6000, oltre L. 400 per spese.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale da Trapani a Girgenti, compreso fra la strada di Castelvetrano a Selinunte oltre la Casa dei Campieri ed il confine della provincia di Girgenti, della lunghezza di m. 7088.60, per la presunta somma di L. 196,400. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio d'Ischia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per varii lavori stradali, in diminuzione della somma complessiva di lire 60,141.04, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

26ª Settimana. — *Dal 25 giugno al 1° luglio* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	464,047.45	320.92
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	392,560.65	271.48
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 71,486.80	+ 49.44
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	10,542,792.30	7,291 00
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	9,618,307.18	6,651.66
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 924,485.12	+ 639.34
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	144,757.08	125.33
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	138,947.10	121.14
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 5,809.98	+ 4.19
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.16	4,083,811.51	3,538.34
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,143.80	3,573,996.53	3,124.67
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.36	+ 509,814.98	+ 413.67

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,529,87	14,364.61	8,166.02
Piccola Velocità	6,870,64	316.32	4,824.47
Totali . . .	40,400.51	14,680.93	12,990,49

Strade Ferrate Romane

17ª Settimana — *Dal 23 al 29 aprile* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	572,879.97	17,769.48
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	546,016.22	17,182.11
Differenza (in più . . .	24	26,863.75	587.37
Differenza (in meno . . .	--	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 aprile 1879 .	1,663	8,737,972.65	16,116.25
Periodo corr. 1878	1,657	8,828,622.41	16,342.39
Aumento	4	—	—
Diminuzione	—	90,649.76	226.14

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	8,902.24	»	33,039.27	41,941.51
Bagagli e cani.	»	99.93	»	484.67	584.60
Merci a G.V. ..	»	795.77	»	4,522.18	5,317.95
Merci a P.V. ..	»	6,567.38	»	24,751.33	31,318.71
Introiti diversi.	»	337.75	»	579.44	917.19
Totale L.	»	16,703.07	..	63,376.89	80,079.96

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere** *a* **Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio** *a* **Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *al Marzo* 1879.

Opera	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino .	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati* . .	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena .	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
Ponte sull'*Agragas*	» di Girgenti	18
Id. sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 3 ponti sul *Senorbi, Segario* ed *Arcidano*	» di Cagliari	43
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra . . .	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola* . . .	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio . . .	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone* . . .	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 2 ponti sull'*Ufente* e sullo *Schiazza*	» di Roma	34
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo* .	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali . . .	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie . . .	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna, Patoco, Laraz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	39
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamento, per la .	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia* . .	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.) . . .	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano*	» Picerno-Potenza	87
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda . .	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi .	» Pisticci-Grassano	311
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli . .	Ferr. Grassano-Trivigno	218
N. 4 ponti (diramazione Lago-Como) .	» Alta Italia	35
N. 7 nuove travate e varii ponticelli .	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	364
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la . .	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la . . .	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la . . .	» Buffaloria-Cosenza	594
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli .	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde .	» Oristano-Giara	22
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina* .	Impresa Greco-Allegrini	75
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	154
N. 263 ponticelli e travature	per diversi	2003
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 801 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **16,862**

Opera	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoia del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia* . . .	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina* .	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.* .	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara* . .	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422
Pensilina *Stazione di Reggio*	Ferrovie Calabro-Sicule	198

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 25,371

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 21,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 6 Agosto 1879 N.° 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

RELAZIONE DEL SENATORE BRIOSCHI
sulle costruzioni ferroviarie

Ecco la promessa Relazione dell'on. Brioschi sul progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, che fu discusso ed approvato dal Senato nella seduta del 27 luglio, come riferimmo nel numero precedente; legge che fu poi sanzionata e promulgata col R. Decreto del 29 stesso mese, inserito nella *Gazzetta Ufficiale* del 30.

Signori Senatori,

Gli Ufficii tutti del Senato, dopo aver preso in esame colla maggiore sollecitudine il presente progetto di legge, diedero mandato ai rispettivi loro Commissarii, favorevole in massima all'approvazione di esso. Questa approvazione però, è d'uopo l'affermarlo tosto, più che alla bontà intrinseca, al valore assoluto delle varie disposizioni del progetto, devesi far risalire alla riconosciuta opportunità del concetto generale che lo domina: concetto non certamente nuovo nella nostra storia parlamentare, ma di cui l'attuazione rimase per oltre un dodicennio allo stato di desiderio.

Vi è noto, o signori, che la legge *pel riordinamento ed ampliazione delle strade ferrate del Regno*, promulgata il 14 maggio 1865, stabiliva all'articolo 5: dovere il Governo del Re presentare nella successiva Sessione un progetto di legge per la classificazione delle ferrovie e per la costituzione dei Consorzii provinciali e comunali, allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee complementarie della rete ferroviaria del Regno. In conformità di questo articolo, il Ministro dei lavori pubblici di allora, il nostro egregio collega senatore Jacini, presentava alla Camera dei deputati, nella tornata del 31 gennaio 1867, un progetto di legge col titolo di: *Classificazione delle strade ferrate e disposizioni organiche per le linee secondarie;* ma, per l'avvenuta crisi ministeriale, esso non fu portato in discussione.

« Quel progetto di legge (osserva l'on. Bonghi nella sua « importante Relazione al progetto di legge del 1870 per « l'*approvazione di Convenzioni stipulate con varie Società*), « frutto della molta esperienza del Ministro e di quella di « molti egregi uomini, del cui consiglio si era giovato, va « ristudiato e ripresentato da capo; e giova sperare che la « Camera trovi a deliberarlo quel tempo che le è mancato « sinora. Perciò a noi par bene di riprodurre l'art. 5 della « legge del 14 maggio 1865, che gli dette motivo, lasciando « tempo al Ministero due anni, perchè ne compia il dise- « gno. I molti accenni, che noi abbiamo fatto qui e nelle « Relazioni speciali, mostrano come la rete attuale di strade « ferrate in Italia, tanto eseguita, che decretata, è tutt'altro « che compiuta, rispetto alle strade primarie che incombe « allo Stato di costruire, od alle complementari di prima « e seconda categoria: nelle prime delle quali può compe- « tere allo Stato di accordare un sussidio, nelle seconde « può bastare che non consenta altro aiuto, se non quello « che la costruzione delle strade ferrate fa risparmiare ef- « fettivamente all'Erario. Noi non diciamo che, rispetto a « queste due categorie, le disposizioni del progetto di legge « del 1867 soddisfacciano a tutte le difficoltà della que- « stione, e portino sufficiente considerazione alle diversità « [illegible]rono da una ad altra provincia. Perciò è neces- « sa[illegible] che il problema sia ponderato da capo, e compiuto « collo studio del tracciato normale, così delle strade pri- « marie come delle secondarie, che si deve eseguire via « via in ciascuna regione, determinandosi gli anni in cui « deve essere compiuto ed i mezzi coi quali vi si possa « far fronte; e si chiarisca alle Provincie ed ai Comuni la « somma di spese, alle quali si dovranno mettere in grado « di sottostare per le strade nelle quali lo Stato, o non « può concorrere punto, o in assai piccola parte. Questo « codice, se ci si permette di dire così, della rete italiana « è necessario, se anche non si potesse sin da ora scri- « verne tutte le disposizioni, e non si potesse alla prima « giungere se non solo a definire le strade primarie e le « complementari di prima categoria. Anche questo solo ba- « sterebbe a dare unità agli sforzi e alle intenzioni e ai « desiderii delle Provincie, dei Comuni e dei privati ».

La chiara definizione degli scopi del desiderato provvedimento legislativo, data dall'on. relatore del progetto di legge del 1870, nel lungo brano riferito sopra testalmente, può servire oggi ancora di utile commento all'art. 26 della legge 28 agosto 1870, così concepito: « *Il Governo del Re « presenterà nella Sessione legislativa del* 1873 *un progetto di « legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del Re- « gno, e stabilire i mezzi per far fronte alla progressiva ese-*

« *cuzione dei relativi lavori. Saranno inoltre in detto progetto* « *dichiarate le speciali norme per la classificazione delle fer-* « *rovie complementari e stabilite le condizioni per fissare la* « *natura e l'entità dei sussidii a carico dello Stato. Vi saranno* « *altresì regolate le forme od i modi per la costituzione dei* « *Consorzii comunali e provinciali, allo scopo di concorrere alla* « *costruzione delle linee in cui sono interessati* ».

A quella definizione infatti, a quel concetto di un necessario codice delle rete italiana si accostavano e il proponente nel progetto di legge del 1867, allorquando in una delle sue stimate pubblicazioni (1) scriveva: « La classificazione delle ferrovie, ossia la determinazione dei criterii « che permettano di dichiarare se una data linea abbia o « non abbia i caratteri di una ferrovia nazionale, di una « ferrovia, cioè, alla di cui esecuzione si debba provvedere « con danari della nazione, avrebbe potuto invero essere « proposta con maggiore opportunità al momento della « formazione del Regno, se fosse stato possibile »; ed un altro nostro illustre collega, il generale Menabrea, quando nella tornata del 13 agosto 1870, discutendosi appunto in Senato il progetto di legge sopra indicato, dopo essersi dichiarato grande propugnatore delle costruzioni di strade ferrate, aggiungeva: « Ma, affinchè fossero maggiormente « proficue queste costruzioni, sarebbe stato necessario che « fin da principio si fossero stabilite certe norme nel di- « stribuire le varie linee che dovevano costruirsi. Vi sono « talune linee principalissime, che si possono chiamare ar- « teriali; vi sono altre linee d'interesse minore, le quali « soddifano a qualche interesse particolare non abbastanza « importante per dare loro il carattere di arteriali ».

Ma, per quanta fosse la concordia delle opinioni nel riconoscere la necessità di un programma, un piano ferroviario, secondo la opportuna espressione del ministro Freycinet, pure varii anni ancora dopo il 1873 dovettero passare prima che una proposta qualsivoglia, la quale, almeno in modo approssimativo, rispondesse a quel concetto, fosse presentata al Parlamento. È bensì vero che nello stesso anno 1873 il Governo del Re, per soddisfare in parte alle prescrizioni del citato art. 26 della legge del 1870, presentava un progetto inteso a favorire con sussidii ed altre concessioni la costruzione delle ferrovie secondarie, destinate ad allacciare alla rete principale un capoluogo di provincia, di circondario, ovvero un porto marittimo; ma, nella discussione fattane nella Camera elettiva, la proposta subì una sostanziale modificazione, e le disposizioni di essa perdettero il loro carattere generale, e furono dalla legge 29 giugno 1873 applicate soltanto a sette determinate linee nelle provincie Venete e di Mantova.

Meno fortunato ancora fu il progetto presentato dall'on, Spaventa alla Camera nella seduta del 2 maggio 1874, col quale proponevasi la costruzione di circa mille nuovi chilometri di ferrovie, con una spesa di 300 milioni. Questo progetto, che doveva dare compimento alla rete Calabro-Sicula, provvedere alla costruzione delle linee Campobasso-Benevento, Roma-Sulmona, all'acquisto di Obbligazioni delle Ferrovie Romane e ad alcuni lavori sulle ferrovie stesse, rimase allo stato di esame, e quindi nuovamente priva di qualunque effetto la disposizione dell'art. 26 della legge del 1870.

Il progetto di legge presentato alla Camera dei deputati il 22 novembre 1877 dall'on. Depretis, presidente del Consiglio dei Ministri, reggente il dicastero dei lavori pubblici, comprendeva, insieme alle Convenzioni pel riscatto delle Ferrovie Romane e Meridionali e per l'esercizio della rete continentale, un complesso di provvedimenti per nuove costruzioni, il quale, secondo gli intendimenti del proponente, *rispondeva compiutamente a quanto richiedevasi dal citato art. 26 della legge 28 agosto* 1870. In quel progetto, le linee a costruirsi erano distinte in quattro gruppi, dei quali i primi due erano costituiti da linee di interesse generale od aventi carattere di ferrovie principali, e gli altri due da ferrovie secondarie. Le linee del primo gruppo, in numero di quattro, per una lunghezza di 264 chilometri, dovevano essere costrutte a spese dello Stato, ed il loro costo complessivo, escluso il materiale mobile, facevasi ascendere ad 80 milioni di lire. Quelle del secondo gruppo, da costruirsi dallo Stato col concorso per un decimo delle Provincie e dei Comuni interessati, da ripartirsi in venti anni, erano cinque, con una lunghezza di chilom. 806 ed un costo di 318 milioni; il concorso provinciale e comunale ammontando a L. 1,590,000 annue. A questo gruppo aggiungevasi la linea Ivrea-Aosta, già considerata nelle leggi del 1865 e del 1870, ed alla quale si provvedeva in modo speciale.

Le diciannove ferrovie secondarie, costituenti il terzo gruppo, della lunghezza di chilom. 1085 e dell'approssimativo costo di 206 milioni di lire, potevano essere concesse dal Governo ogni qualvolta il concessionario, mediante il concorso delle Provincie e dei Comuni, si fosse assicurato non meno di due quinti del capitale necessario per la costruzione di ciascuna linea; ed in questo caso, il concorso governativo poteva consistere in una, od in più, a seconda delle difficoltà della costruzione, delle seguenti facilitazioni: farne l'armamento; accordare una sovvenzione annua al chilometro, non maggiore di L. 6000 per 35 anni; assicurare una partecipazione fino al 40 per cento del loro prodotto lordo.

Infine consideravasi in quel progetto un quarto gruppo di linee secondarie da individuarsi, pel quale presupponevasi una lunghezza di chilom. 1000. Queste linee potevano pure essere concesse dal Governo alla industria privata con alcune facilitazioni, ma coll'obbligo al concessionario di essersi procurato da Provincie e da Comuni un concorso corrispondente ai tre quinti del presuntivo costo di costruzione e di armamento.

L'onere derivante alle finanze dello Stato dalla costruzione dei chilometri 3222 di ferrovie, comprese in quei quattro gruppi, facevasi ascendere a L. 529,111,000; alle quali aggiungendo l'importo del materiale mobile, calcolato in L. 16 mila per chilometro, si otteneva la somma di lire 580 milioni, che proponevasi spendere nel dodicennio dal 1878 al 1889.

Come vedesi, per quanto potesse tacciarsi di ardito un progetto che stabiliva da un lato un *maximum* di spesa annua di 60 milioni di lire, comprendendo in essa gli impegni già assunti precedentemente dallo Stato, e dall'altro fissava il termine di un dodicennio per la costruzione di linee, per la molta parte delle quali, o mancavano i progetti, o quelli che si avevano erano semplicemente di massima; pure l'arbitrio lasciato al Governo nella concessione di facilitazioni alla costruzione delle linee del terzo gruppo e più ancora per quelle dell'ultimo, poteva fino ad un certo punto autorizzare il proponente a credere che le sue previsioni si sarebbero avverate. Oltre a ciò, il nesso esistente, come già si disse, fra i due contratti per l'esercizio della rete Adriatica e della Mediterranea ed il progetto delle nuove costruzioni, dava a quest'ultimo un carattere speciale che perdette più tardi, e poteva altresì autorizzare l'on. Depretis, che in allora era anche Ministro delle finanze, a scrivere nella Relazione al progetto di legge del 22 novembre 1877 le seguenti parole: « *Toglìete il contratto di* « *esercizio e l'assicurazione di un canone, e noi davvero non* « *ci sentiremmo arditi di proporvi, come facciamo, di spendere* « *pressocchè 60 milioni all'anno per dieci anni nelle costru-* « *zioni nuove* ».

Se non che queste paurose cautele sembrarono tosto superflue ai suoi successori, ed egli stesso, sconfessandole più tardi, dimostrò essere titubanza quanto allora aveva tacciato di ardimento. Infatti, quelle Convenzioni ferroviarie, sia per la chiusura della sessione parlamentare, sia per altre ragioni, non essendo venute in discussione, l'on. Baccarini presentava alla Camera, di concerto co' suoi colleghi delle finanze e degli esteri, nella tornata del 18 maggio 1878, un nuovo progetto per provvedere alla costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno; ed in esso, sebbene la spesa annuale fosse ridotta a 50 milioni, pure prolungavasi per altri cinque anni, elevandosi così in complesso a 750 milioni di lire, compresi gli impegni già esistenti per costruzione in corso, ed una somma pel materiale mobile, valutato a poco più di L. 13 mila al chilometro.

(1) Jacini. — Sulle opere pubbliche in Italia nel loro rapporto collo Stato. — Milano, 1869.

Il progetto Baccarini distingueva le nuove ferrovie da costruirsi in cinque categorie, per le prime tre delle quali affidava la costruzione allo Stato, salvo il concorso provinciale e comunale per quelle di seconda e terza categoria; per le ultime due, il Governo riservavasi la facoltà di concederle con Decreto Reale a Provincie, a Comuni isolatamente o riuniti in Consorzio, a Società od a privati, con un concorso da parte dello Stato proporzionale al costo chilometrico. Le condizioni per la seconda categoria rimanevano le stesse di quelle stabilite nel progetto Depretis per la categoria corrispondente; per la terza categoria invece, nuovamente aggiunta, il concorso delle Provincie e dei Comuni saliva al venti per cento delle spese di costruzione e di armamento. Il numero totale dei chilometri di ferrovia a costruirsi saliva così a 3694: dei quali, chilometri 337 nella prima categoria, chilometri 721 nella seconda, chilometri 574 nella terza, chilometri 700 circa nella quarta; e la spesa presunta a carico dello Stato si stabiliva in L. 651 milioni, ed in 180 milioni quella a carico delle Provincie e dei Comuni, esclusa la spesa pel materiale mobile.

Varie osservazioni, e non tutte forse in senso favorevole, potremmo fare al progetto di legge dell'on. Baccarini; ma il tempo stringe, e d'altronde esso non fu, a nostro avviso, migliorato nella discussione avvenuta nella Camera elettiva, sicchè avremo occasione di ritornarvi sopra, esaminando con maggior cura il progetto che ci sta dinanzi. Solo non possiamo tacere che il progetto suo, determinando con forma più precisa quella operazione finanziaria che era appena intraveduta nel progetto Depretis, chiedendo (art. 25) l'autorizzazione alla spesa complessiva di 750 milioni di lire, divisa in quindici annualità da 50 milioni cadauna, indusse i meno pratici di lui nella singolare credenza, che le tre cifre di 3694 chilometri, di 50 milioni annui, e di 15 anni, avessero una assoluta correlazione fra loro.

Ora, per quanto uomini esperti in materia tecnica facessero notare nella discussione alla Camera, come recenti esperienze abbiano dimostrato che i preventivi per costruzioni di strade ferrate, sia per aumenti subitanei ed imprevisti nei prezzi dei materiali di costruzione, sia per difficoltà di costruzione non sempre previdibili, specialmente allorquando si tratti di strade che costeggiano od attraversano l'Appennino, dovettero essere aumentati del 30, del 40 e fino del 75 per cento; per quanto l'on. Baccarini stesso avesse dichiarato nella sua Relazione, che per molte delle proposte linee non esistevano se non progetti di massima, ed erano tuttora pendenti per talune di esse gravi questioni sul tracciato più conveniente che loro dovevasi assegnare; pure il concetto erroneo di quella correlazione rimase come un punto fisso, a cui fecero capo tutti i desiderii e le modificazioni proposte ed ottenute in quella lunga discussione, tanto per spostamenti di linee dall'una all'altra categoria, quanto per l'aggiunta di nuove linee.

La Commissione, nominata dagli Ufficii della Camera elettiva per esaminare il progetto Baccarini, presentava la propria Relazione il 3 novembre dello scorso anno. Il controprogetto della Commissione aumentava nuovamente la lunghezza chilometrica delle ferrovie a costruirsi, portandola a chilometri 4416; aumentava la spesa a carico dello Stato, facendola salire a 900 milioni, divisa in 18 annualità cadauna di 50 milioni di lire; aumentava il concorso delle Provincie e dei Comuni, elevandolo a circa 210 milioni.

Se non che altre modificazioni e di altra natura dovettero essere introdotte nelle cifre di spesa del controprogetto, prima che esso fosse portato in discussione. Mentre gli oneri derivanti allo Stato per la continuazione dei lavori di strade ferrate già autorizzate si facevano ascendere nel progetto Baccarini a 50 milioni di lire, il controprogetto li aumentava di altri 41 milioni all'incirca, perchè nel frattempo era stata autorizzata, colla legge del bilancio 7 luglio 1878, la costruzione delle due linee in Sicilia, da Roccapalumba alla linea Caltanissetta-Santa Caterina e Caldare-Canicatti, le quali linee erano comprese fra quelle della prima categoria del progetto Baccarini; e quella somma di 50 milioni o di 91 milioni elevavasi infine a quella di L. 221,398,817 colla Nota di variazioni presentata alla Camera il 21 marzo 1879 dal successore dell'on. Baccarini. Questo grave aumento di 130 milioni all'incirca, non preveduto pochi mesi prima, deriva da cause diverse. In primo luogo, da un aumento di circa 7 milioni e mezzo risultante da nuovi preventivi nella costruzione della ferrovia Pontebbana; poi da dieci milioni per continuazione di lavori di nuove costruzioni nella rete Calabro-Sicula; da 16,333,954.72 per spese addizionali presunte in aumento di quelle di cui ai precedenti articoli, compresi i tre milioni pel Consorzio del Ceneri; infine da 85 milioni per spese ritenute in conto capitale delle ferrovie in esercizio dell'Alta Italia, e da 22 milioni circa per spese analoghe nelle Calabro-Sicule, per opere di completamento, di ampliamento e di consolidamento. E questa cifra di 221 milioni all'incirca per impegni precedenti (1), dovrà ancora essere aumentata dei dieci milioni (in moneta metallica) di nuova sovvenzione all'Impresa del Gottardo.

Nè infine deve tacersi che, oltre a quelle spese in conto capitale per le sopra indicate ferrovie dello Stato, altre ne sono chieste in conto di manutenzione per la somma di 33 milioni e mezzo. La quale cifra dimostra ancora una volta con quanta ragione il nostro egregio collega il senatore Saracco scrivesse, a proposito di queste spese, nella seconda delle sue lodate Relazioni sul progetto di legge per modificazioni alla legge sulla tassa del macinato, le seguenti parole: « Conviene infatti disconoscere intieramente « le condizioni miserevoli delle ferrovie esercitate dallo « Stato, la somma difficoltà della manutenzione della Li- « gure e della linea di Savona, le pessime condizioni di « armamento e lo stato delle Stazioni assolutamente in- « compatibile colle necessità del servizio, per indurci a « credere che uno stanziamento di due milioni risponda a « tante necessità e dia la sicurezza di un lodevole eser- « cizio ».

Ma v'ha di più. Esaminando anche appena superficialmente la natura delle spese che per la rete in esercizio dell'Alta Italia e Calabro-Sicule trovansi classificate a conto capitale, le quali cioè si ritengono dover aumentare il patrimonio dello Stato, abbiamo dovuto convincerci, come già altra volta fu notato in questa assemblea, che la distinzione adottata fra le spese stesse e quelle di ordinaria manutenzione è affatto arbitraria, e che per alcuna di esse, come, per esempio, per quella relativa ad acquisto di materiali mobili, la classificazione a conto capitale non può in alcun modo accettarsi. Se questa classificazione avesse soltanto per effetto di distinguere le spese di manutenzione in ordinarie e straordinarie, e sì le une che le altre fossero coperte dalle entrate del bilancio e dai proventi delle ferrovie in esercizio, non accadrebbe forse di esaminare in questo momento siffatta questione; ma, quando si vuol provvedere a spese di ordinaria manutenzione con emissione di rendita, il pericolo del sistema è troppo grave ed evidente per non richiamare sopra di esso tutta l'attenzione del Ministero. Teniamo anzi per fermo, che il Ministero non userà altrimenti della facoltà che gli concede l'articolo 25 del progetto di legge, per la parte che si riferisce a tali spese, fuorchè nel caso in cui le risorse del bilancio non gli offrissero altro mezzo più opportuno.

L'indicato aumento di spesa, dipendente da precedenti impegni, ebbe per effetto di aumentare nuovamente la cifra di spesa complessiva del progetto di legge, la quale da 900 milioni ascese a quella di 1,080 milioni, e quindi ad elevare la spesa annua a 60 milioni, essendosi questa volta mantenuto costante il periodo dei 18 anni.

Nel progetto di legge sottoposto ora alle vostre deliberazioni, quella somma complessiva risulta ancora accresciuta di altre tre annualità, da 60 milioni ciascuna, od in altre parole rimase costante la cifra di spesa annuale, ma la durata del tempo si protrasse a 21 anni. Sono cioè altri 180 milioni aggiunti alla suindicata somma durante la discussione nella Camera elettiva; e quindi un onere complessivo per lo Stato di 1,260 milioni, ed un onere per le Provincie e pei Comuni di lire 169,294,597. Con queste somme, è detto nel progetto di legge, si costruiranno nuove linee ferroviarie per la lunghezza di chilometri 6020,

(1) Parte di questa somma, cioè 52 milioni di lire all'incirca, trovasi già inscritta nel bilancio 1879.

e si provvederà il corrispondente materiale mobile, di cui il valore unitario è però nuovamente diminuito e ridotto a poco più di 10 mila lire al chilometro. Dietro proposta del Ministero, le cinque categorie del progetto Baccarini, mantenute nel contro-progetto della Commissione parlamentare, furono nella discussione alla Camera limitate a quattro, e le linee di ciascuna categoria passarono nella precedente, salvo alcuna più fortunata, che ottenne anche beneficio maggiore. Così le linee della prima categoria, cioè quelle da costruirsi a totale spesa dello Stato, che nel progetto Baccarini erano le due, Novara-Confine svizzero presso Pino, Roma alla ferrovia Aquila-Solmona (oltre le due della Sicilia sopra indicate), aumentarono ad otto nel progetto che esaminiamo, e la spesa corrispondente da lire 76,400 mila s'elevò a 430 milioni, così ripartita:

1. Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calendo. . . . . L.	2,000,000
2. Roma alla linea Solm.-Aquila . . . . »	56,400,000
3. Parma-Spezia con diramazione a Sarzana »	46,000,000
4. Faenza-Pontassieve (1) . . . . »	40,000,000
5. Terni-Rieti-Aquila . . . . »	31,000,000
6. Campobasso-Benevento . . . . »	25,000,000
7. Codola-Nocera . . . . »	600,000
8. Reggio (Calabria) alla linea Salerno-Eboli pel versante Tirreno . . . . L. 175 mil. Da Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano » 36 » — L. 211 mil. »	211,000,000
Totale . . . L.	430,000,000

Continuando, le cinque linee della seconda categoria del progetto Baccarini, passate nella prima dell'attuale, sono nel medesimo sostituite da num. 19 linee delle categorie successive; infine, in luogo delle sei linee della terza categoria Baccarini, presero posto num. 36 linee già classificate in posteriori categorie ed alcune anche affatto nuove.

Ed allo scopo di apprezzare adequatamente il valore di questi spostamenti, importa notare che l'entità del concorso delle Provincie e dei Comuni nelle categorie seconda e terza del progetto che ci sta dinanzi è la stessa di quella stabilita nel progetto Baccarini, cioè d'un decimo nel costo di costruzione e di armamento nel primo caso, e di due decimi nel secondo.

Le linee della quarta ed ultima categoria non sono individuate; ma per l'articolo 10 del progetto attuale, il Governo del Re è autorizzato a costruire 1530 chilometri di ferrovie secondarie, semprecchè, a suo giudizio ed a norma dell'articolo 244 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata l'utilità di tali ferrovie. Il concorso a carico delle Provincie e dei Comuni interessati nella costruzione delle dette ferrovie è, per l'articolo seguente, fissato in quattro decimi del costo delle linee fino alle prime lire 80 mila al chilometro, e di tre decimi nelle successive lire 70 mila, e di un decimo nella rimanente somma. Queste linee si presuppone nel progetto debbano costare lire 168,043,000, cioè in media lire 109,832 al chilometro, e che di questa somma lire 105,630,000 sieno a carico dello Stato, e le altre lire 62,413,000 a carico delle Provincie e dei Comuni. Nessuno potrà certo negare che la determinazione di quella prima cifra, e soprattutto la partizione di essa, hanno carattere profetico, trattandosi di linee in molta parte non ancora note. *(Continua)*

---

(1) Nei progetti Depretis-Baccarini, la somma di 40 milioni corrisponde al costo presunto della linea Faenza-Firenze, mentre nelle relazioni Morana e Grimaldi quella cifra è indicata come sopra.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del giorno* 30 *giugno* 1879.

(*Continuazione e fine — V. N. 31*).

III.

COSTO DELL'ESERCIZIO DELLA RETE SOCIALE.

Parallelo delle spese, secondo la loro distinzione in ordinarie e straordinarie. — Le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio delle linee sociali nel 1878 ascesero complessivamente alle seguenti cifre:

	in totale	per Chilom. lineare	per Chilom. treno
Rete italiana . . L.	14,737,663.78	11,549.89	3.24
Rete romana . . »	4,753,063.47	14,993.88	3.68
Reti riunite . . »	19,490,727.25	12,235.23	3.34

La spesa di esercizio essendo stata nel 1877, per le reti riunite, di L. 19,526,819.53, equivalenti a L. 13,257.88 per chilometro lineare ed a L 3.34 per chilometro-treno, si riscontra nel 1878 una diminuzione di L. 36,092 28 nel totale, di L. 22.65 per chilometro lineare.

La spesa per treno-chilometro è stata quasi uguale a quella del 1877.

Nell'Esercizio 1878 le spese ordinarie furono le seguenti:

	in totale	per Chilom. lineare	per Chilom. treno
Rete italiana . L.	13,691,007.69	10,729.63	3.01
Rete romana . »	4,310,711.51	13,598.45	3.34
Reti riunite . »	18,001,719.20	11,300.52	3.08

Quelle del 1877 ascesero invece alle cifre che appresso:

	in totale	per Chilom. lineare	per Chilom. treno
Rete italiana . L.	13,341,572.06	10,455.78	2.92
Rete romana . »	4,323,444.31	13,638.63	3.38
Reti riunite . »	17,665,016.37	11,089.15	3.02

Invece le spese straordinarie nei due anni 1877 e 1878 furono le seguenti:

1878

	in totale	per Chilom. lineare	per Chilom. treno
Rete italiana . L.	1,046,656.09	820.26	0.23
Rete romana . »	442,351.96	1,395.43	0.34
Reti riunite . »	1,489,008.05	934.71	0.25

1877

	in totale	per Chilom. lineare	per Chilom. treno
Rete italiana . L.	1.216.662.03	953.50	0.27
Rete romana . »	645,141.13	2,035.14	0.50
Reti riunite . »	1,861,803.15	1,168.73	0.32

Dal confronto fra le spese delle due annate risulta che nel 1878 le spese ordinarie aumentarono, a fronte dell'anno 1877, di L. 336,702.83, mentre le straordinarie diminuirono di L. 372,795.11; d'onde la differenza di L. 36,092.28 in meno nel totale, e di L. 22.65 nella media chilometrica lineare.

Confronto delle spese ordinarie e straordinarie nei diversi servizii. — La repartizione delle spese ordinarie e di quelle straordinarie fra i diversi servizii e le differenze in confronto dell'anno precedente risultano dai due prospetti seguenti:

Spese ordinarie.

TITOLI DEL BILANCIO	1877	1878	1878 in più	1878 in meno
Amministraz. generale .	1,407,087.88	1,453,748.14	46,660.26	»
Movimento e Traffico . .	4,893,817.71	4,856,293.46	»	37,524.25
Telegrafo	318,677.29	323,203.36	4,526.07	»
Manten. e Sorveglianza .	5,333,191.26	5,332,456.58	»	734.68
Trazione e Mat. Mobile .	5,712,242.23	6,036,017.66	323,775.43	»
Totale L.	17,665,016.37	18.001,719.20	374,961.76	38,258.93
Detraendo la differenza in meno di . . . . L.			38,258.93	»
Resta un aumento effettivo nel 1878 di . . L.			336,702.83	»

Spese straordinarie.

TITOLI DEL BILANCIO	1877	1878	1878	
			in più	in meno
Amministraz. generale .	65,158.96	114,304.43	49,145.47	»
Movimento e Traffico . .	59,219.79	»	»	59,219.79
Telegrafo	5,086.87	5,491.10	404.23	»
Manten. e Serveglianza .	1,732,337.51	1,369,212,52	»	363,123.02
Trazione e Mat. Mobile .	»	»	»	»
Totale L.	1,861,803.16	1,489,008.05	49,549.70	422,344.81
Detraendo la differenza in più . di . . . . . L.			»	49,549.70
Resta una diminuzione effettiva nel 1878 di L.			»	372,795.11

Le cause delle differenze di spesa per capitolo e per articolo nelle due annate suddette sono le seguenti:

Amministrazione generale — Nel titolo del Bilancio riguardante questo ramo di servizio, si riscontra nel 1878 un aumento di spesa di L. 95,805.73, corrispondente a L. 60. 13 a chilometro lineare, avendo questa spesa raggiunto nel 1878 la cifra di L. 984.33 a chilometro lineare, mentre nel 1877 fu soltanto di L. 924.20.

Contribuirono a questa maggiore spesa l'aumento della imposta fondiaria e della indennità per incendii avvenuti negli anni precedenti, che si poterono soltanto liquidare nel 1878; come pure le spese legali per le cause cogli obbligatarii e quelle straordinarie di addobbo delle Stazioni in occasione del viaggio di gala delle LL. MM. il Re e la Regina.

Movimento e Traffico — Pel servizio del Movimento e Traffico la spesa media chilometrica lineare è discesa nel 1878 a L. 3,048.53, e quella per chilometro-treno a lire 0.83; si è avuto quindi una diminuzione di L. 60.72 nella prima, e di L. 8.02 nella seconda, a fronte dell'anno precedente. Questa diminuzione deriva in gran parte dalle economie verificatesi nella durata delle manovre, nel consumo degli stampati, e nel facchinaggio a cottimo, e in parte anche dal maggior nolo percetto pei nostri veicoli passati sulle linee delle altre Amministrazioni, il qual nolo è portato in deduzione delle spese del servizio.

Telegrafi — La Società ha speso nel 1878 per il servizio telegrafico L. 206.34 per chilometro lineare, e L. 0.06 per chilometro-treno.

Questa spesa, confrontata con quella del 1877, presenta un aumento di L. 3.10 per chilometro lineare ed un aumento insensibilissimo per chilometro-treno.

Cause principali di tale aumento di spesa furono il miglioramento di condizione di varii impiegati, e i maggiori lavori di manutenzione degli orologi e degli apparecchi telegrafici.

Il numero degli Ufficii telegrafici è aumentato di due nell'anno 1878, e così raggiunse la cifra di 160. In 130 di questi Ufficii si fece servizio per tutto l'anno anche per lo Stato e pei privati.

Il lavoro totale del servizio telegrafico ascese nel 1878 a N. 1,689,525 telegrammi, con una differenza in più di 75,038 telegrammi in confronto del lavoro fatto nell'anno 1877. Dei detti telegrammi, ne furono trasmessi per esclusivo servizio della ferrovia N. 519,880, con un aumento di 13,579 sopra i telegrammi corrispondenti del 1877.

Il servizio fatto pei privati ha dato un utile di lire 114,299.17; quindi, se dalla cifra di L. 328,694.46, rappresentante nel bilancio del 1878 il totale della spesa del servizio telegrafico, si detrae il detto profitto, la vera spesa riducesi a L. 214,395.29, che equivale a quella di L. 1339.97 per ciascun Ufficio, con una differenza in meno di L. 17.67 in confronto dell'anno 1877.

La spesa che la Società avrebbe dovuto sostenere, se i dispacci di ferrovia fossero stati trasmessi col mezzo delle linee governative a prezzo di tariffa, sarebbe stata di lire 1.93 per dispaccio. Invece la spesa del servizio telegrafico sociale, divisa pel numero dei dispacci di ferrovia, riducesi a L. 0.41 per ogni telegramma. L'Amministrazione ha quindi risparmiato la somma di L. 792,372.11, effettuando con mezzi propri il servizio telegrafico.

Mantenimento e Sorveglianza — Nel 1878 la spesa media incontrata per questo servizio ascese a L. 4,206.95 per chilometro lineare ed a L. 1.15 per chilometro-treno; si ebbe quindi una diminuzione di L. 228.41 e di L. 0.06 sui respettivi dati del 1877.

Hanno contribuito a tale diminuzione le economie ottenutesi nella spesa per la ghiaia, per le traverse e per i materiali accessorii dell'armamento.

Ciò dimostra che cominciamo a risentire i vantaggi economici degl'importanti lavori di rifazione eseguiti negli anni decorsi.

Trazione e Materiale Mobile — La spesa chilometrica lineare di questo servizio, essendo stata nel 1878 di lire 3,789.08, supera di L. 203.25 quella del 1877, che fu di L. 3,585.83, sebbene siasi ottenuto un risparmio sul capitolo dei combustibili, sovrattutto per economie nel consumo.

Il sovraindicato aumento di spesa ha la sua causa, non tanto nel maggior prezzo dell'olio, quanto nei maggiori lavori di grandi riparazioni delle locomotive e dei veicoli, che si dovettero eseguire nell'anno 1878 per soddisfare a indeclinabili esigenze di servizio.

Contribuirono inoltre al detto aumento i seguenti due fatti: il primo che, a cominciare dall'anno stesso, venne per regolarità amministrativa addebitata al servizio della Trazione una quota degli indennizzi pagati per incendii nelle proprietà laterali alla ferrovia; il secondo che nel 1878 si è dovuto procedere alla regolarizzazione dei sussidii della Cassa dei soccorsi per la già Centrale Toscana, ora definitivamente liquidata, all'oggetto di poterne compiere la fusione colla Cassa di Mutuo soccorso della già sezione Nord, la quale venne in tale occasione estesa a tutta la rete con evidente vantaggio del personale sociale non ascritto alla Cassa Pensioni.

IV.

Prodotti netti dell'esercizio della Rete Sociale.

Riassumendo le cifre dei prodotti e quelle delle spese dell'esercizio 1878 per dedurre il prodotto netto, si hanno i seguenti resultati.

Nel 1878 l'introito lordo del traffico è stato, per le reti riunite, di . . . . L. 25,592,947.50
quello medio chilometrico lineare di . . » 16,065.88
e quello per chilometro-treno di . . . » 4.38
mentre le spese ordinarie dell'esercizio furono in totale di . . . . L. 18,001,719.20
per chilometro lineare di . . . . . . » 11,300.52
e per chilometro-treno di . . . . . . » 3.08

Aggiungendo ai prodotti lordi del traffico quelli fuori traffico, l'introito totale ammonta a . . . . . . L. 25,939,193.86
quello medio chilometrico lineare a. . . » 16,283.23
quello per chilometro-treno a . . . . » 4.44

Le spese ordinarie e quelle straordinarie riunite ammontano in totale a. . L. 19,490,727.25
per chilometro lineare a . . . . . . » 12,235.23
e per chilometro percorso a. . . . . » 3.34

Il prodotto netto nell'anno 1878 è stato quindi in complesso di L. 6,448,466.61, corrispondente in media a lire 4,048.00 a chilometro lineare, ed a L. 1.10 per chilometro-treno. Nel 1877 si ebbe invece il prodotto netto di lire 7,281,367.58, equivalente a lire 4,570.85 per chilometro lineare ed a lire 1.24 per chilometro-treno. Si ebbe quindi nel 1878 un minor prodotto netto di lire 522.85 a chilometro lineare e di 0.14 per chilometro-treno.

V.

Linee estranee alla Rete Sociale.

Linea Terontola-Chiusi — Il prodotto lordo della linea Terontola-Chiusi è cresciuto nel 1878 da L. 10,874.79 a lire 11,851.59 per chilometro. Confrontate le spese effettive di esercizio coi correspettivi stabiliti nella Convenzione 17 novembre 1875, la nostra Società ha ottenuto un lucro di L. 32,225.32, parte del quale è destinata a compensare le spese di prestazione del materiale mobile.

Linea Pisa-Colle Salvetti — È pure aumentato nel 1878 il prodotto lordo della linea Pisa-Colle Salvetti, il quale raggiunse la cifra di lire 13,706.39 per chilometro, mentre

nel 1877 si erano ottenute sole L. 12,720.62. Quindi un maggior prodotto lordo di L. 985.77 al chilometro.

Per le ragioni esposte nella Relazione sul Bilancio 1877, cioè per la mancanza di Convenzione colla Provincia di Pisa, in ordine ai correspettivi dell'esercizio di quella linea, non possiamo indicarvi i resultati del medesimo, per quanto interessa la nostra Società.

Tronco Falconara-Ancona — L'esercizio in comune colla Società delle Ferrovie Meridionali di questo tronco continua a presentare un notevole disavanzo; del qual fatto l'Amministrazione si preoccupa, per vedere se sia possibile di migliorare in tal parte i patti della Convenzione, stipulata colla suddetta Società addì 15 settembre 1873.

Linea Ponte Galera-Fiumicino. — L'esercizio della linea Ponte Galera-Fiumicino, attivatosi il 14 marzo 1878, ci ha procurato, in base alla Convenzione 30 novembre 1877, un lucro di L. 9,133.42. E siccome, oltre a questo lucro, l'apertura della nuova linea ha avuto per effetto di aumentare alquanto il traffico della linea Roma-Chiarone, così noi stiamo esaminando la domanda della Società concessionaria per la revisione della suddetta Convenzione, riducendo possibilmente i correspettivi.

Prodotto delle linee anzi indicate — Il seguente prospetto indica i prodotti delle sovraindicate quattro linee, durante l'anno 1878, per ogni ramo di trasporto, dedotta l'imposta erariale.

TITOLI D'INTROITO	Terontola Chiusi chilom. 29	Pisa Colle Salvetti chilom. 15	Falconara Ancona chilom. 9	Ponte-Galera-Fiumicino chilom. 11
Viaggiatori . . . . L.	209,911.70	109,168.69	40,514.98	29,976.38
Bagagli e Cani . . . »	16,771.61	6,027.54	960.86	200.23
G. V. Merci . . . »	37,211.24	18,354.08	5,573.43	513.56
G. V. Vetture, bestiame, ecc. . »	2,883.76	360.08	51.04	»
P. V. Merci . . . »	76,133.40	71,611.46	32,231.44	2,119.45
P. V. Vetture, bestiame, ecc. . »	213.14	74.12	15.50	»
Introiti diversi . . . »	271.48	»	1,103.75	98.10
Totale . . . L.	343,696.33	205,595.97	80,451.00	32,907.72
Media chilometrica 1878 .	11,851.59	13,706.39	8,939.00	3,656.41 (a)
id. 1877 .	10,874.79	12,720.62	9,190.15	»
1878 Aumento . . .	976.80	985.77	»	3,656.41
1878 Diminuzione . .	»	»	251.15	»

(a) Questa linea essendo stata aperta il 14 marzo 1878 viene considerata della lunghezza di soli chilometri nove pel calcolo del prodotto chilometrico.

VI.

Quadri statistici dei resultati dell'Esercizio negli anni 1877-78

Come abbiamo fatto nello scorso anno, così noi aggiungiamo alle notizie sui resultati dell'esercizio dell'anno 1878 in confronto con quelli del 1877, due prospetti contenenti i dettagli statistici sul movimento e sui prodotti nelle due annate suddette.

Il primo di questi prospetti si riferisce alle sole linee costituenti la rete sociale, mentre il secondo comprende eziandio i dati del traffico sulle linee estranee, quelle cioè che sono da noi esercitate per conto dei terzi.

Oltre a questi due prospetti, noi inseriamo in questa Relazione un quadro dei prodotti lordi e delle spese di esercizio della rete sociale, distinti per linea.

Tali cifre sono il resultato del calcolo delle tasse spettanti alle diverse linee, in base al percorso dei viaggiatori e delle merci, anzichè in base agl'incassi delle Stazioni esistenti su ciascuna linea, come si era praticato negli anni decorsi.

Nel detto quadro figurano pure le spese per linea, colle relative eccedenze o deficienze d'introito.

Conclusione.

Ponendo termine alla nostra Relazione sul Bilancio consuntivo dell'anno 1878, noi vi chiediamo, confortati dall'autorevole voto dei signori Sindaci, di volervi dare la vostra approvazione.

FERROVIA DEL GOTTARDO

SETTIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 28 *giugno* 1879.

V. *Costruzione della linea* (Seguito) Vedi N. 30.

In conformità alle accennate condizioni, il *tracciato* venne notevolmente *modificato* sulle sezioni seguenti: *a*) Immensee-Goldau-Seewen; *b*) Erstfeld-Amsteg; *c*) dalla testata sud del tunnel superiore di Dasio sino al tunnel di Pardorea; *d*) Polmengo-Chiggiogna; *e*) San Pellegrino-Giornico; *f*) Bodio-Pollegio; *g*) dal ponte di Brenno presso Biasca sino alla Stazione di Biasca.

Fra queste modificazioni, quella indicata alla lettera *a* aveva per iscopo di far traversare a cielo aperto lo spartiacqua fra il lago di Zugo e quello di Lowerz, e di evitare la costruzione del tunnel di Goldau. I cambiamenti accennati alle lettere *b*, *d* ed *e*, vennero introdotti allo scopo di regolare, come si disse, lo scartamento delle Stazioni sulle linee d'accesso, e di ridurre ad 8 chilometri circa gli intervalli, che prima erano di chilometri 9.5, e talvolta anche di 10.1. Colle modificazioni alle lettere *c*, *f* e *g*, si mirava a realizzare delle economie nelle spese.

Ad *a*. Dietro il preavviso del Direttore signor Pressel, per traversare lo spartiacqua fra il lago di Zugo e quello di Lowerz, si era fissato un tracciato, la cui parte culminante trovavasi ad un'altezza di 523 metri sulla linea dello spartiacqua, ed a cominciare da questo punto, abbassavasi sui due versanti con rampe di 12 0|00. Questo tracciato seguiva, dalla parte nord, il versante al piede del Righi, e raggiungeva a guisa di pianerottolo, a 3 chilometri dalla Stazione d'Immensee, la linea precedentemente adottata, ad un livello di 463 metri; mentre, dalla parte sud, si allontanava sensibilmente dal progetto primitivo, e seguiva i pendii del Righi sulla riva destra del lago di Lowerz, per allacciarsi a Seewen al tracciato del primo progetto, dopo aver traversato la Seewen. Nella sezione culminante, era stata progettata una Stazione a Goldau per effettuare la congiunzione colla ferrovia da Arth al Righi, ed intercalata una spianata per la costruzione di una Stazione di congiunzione, in vista dell'eventuale allacciamento della linea di Zurigo per Zugo verso Lowerz. Quest'ultima disposizione era stata ammessa, perocchè per ottenere un allineamento più vantaggioso sulla linea principale, bisognava mantenere la sezione culminante a 523 metri sopra il livello del mare, ed a tale livello non si poteva stabilire una diretta congiunzione colla linea di Zugo. Adottando codesto tracciato, si dovette rinunziare ad una Stazione a Steinen.

Ad *b*. Siccome la voluta riduzione della distanza fra le Stazioni di Silenen e Gurtnellen non si può ottenere collo spostamento di quest'ultima Stazione, e che, d'altra parte, venne fatta domanda per la costruzione di una Stazione ad Amsteg, il più possibile prossima a quella località; e che nello stesso tempo si domandava di tener conto degli interessi delle popolazioni di Klus e d'Erstfeld, così parve che, per arrivare a tale scopo, il miglior partito era quello di erigere la Stazione delle locomotive di Silenen a 3 chilometri circa più al basso dalla parte d'Erstfeld, e tra questa Stazione e Gurtnellen, intercalarne una nuova, per la quale sarebbe facile trovare nelle vicinanze immediate d'Amsteg un terreno conveniente per una semplice Stazione intermedia. Con tal mezzo si rese possibile di ripartire in modo vantaggioso le Stazioni come in appresso:

Altorf, 6.5 chil. — Erstfeld, 4.8 chil. — Amsteg, 7.6 chil. — Gurtnellen; in confronto del primitivo progetto: Altorf, 9.4 chil.; Silenen, 9.5 chil. — Gurtnellen.

Nondimeno questa modificazione non si può eseguire senza un aumento di spesa, se non estendendo la rampa massima di 26 0[00 sino ad Erstfeld, poichè soltanto così si possono mettere a profitto le condizioni vantaggiose del terreno su questa sezione.

In vicinanza di Klus, si trovò uno spianato conveniente ed abbastanza esteso per la Stazione di Erstfeld. Affine di evitare le frane nella località detta *Brust*, si dovette continuare il tracciato in salita anche oltre la Stazione, sino a 400 metri con una pendenza del 10 0[00, soltanto, e subito dopo con una pendenza del 26 0[00 conducente allo spianato situato al disopra della strada del Gottardo, procedere quindi a guisa di pianerottolo per un tratto di 900 metri, all'altezza di 516 m., per raggiungere infine, con una rampa del 22 0[00 la piattaforma della Stazione d'Amsteg, situata a 547 metri d'altezza. Il tracciato, così stabilito, è al sicuro dall'azione dei torrenti d'Evibach, di Salderbach, di Kirchbach e di Schüpfebach, e permette di traversarli in condizioni vantaggiose nella parte superiore, mettendo il corpo della via in una situazione più favorevole nella sua parte inferiore, poichè in questa si evitano completamente gli scoscendimenti del *Brist* ed il corso del Klus, più volte citati come pericolosi.

Ad *c*. Secondo le disposizioni del progetto primitivo, le macerie del tunnel elicoidale superiore nella gola di Dazio, al disopra del Ticino, dovevano essere trasportate attraverso un taglio praticato nella roccia al disopra della strada cantonale e per il tunnel di Piottino, lungo 138 metri, allo scopo di essere impiegati, fra questo tunnel e quello di Pardorea, nella costruzione di un grande terrapieno, che avrebbe cagionato il trasporto della strada cantonale in due punti, ed avrebbe obbligato a proteggere la riva lungo il Ticino con opere considerevoli. Inoltre, come conseguenza della direzione del tracciato all'incrociamento della strada cantonale, questa avrebbe avuto il suo livello dislocato a tal segno, che in ragione della sua pendenza, già senza di ciò molto forte, si avrebbe dovuto prolungare la curva, ch'essa descrive in questo punto, e ricostruirla. Per evitare tali inconvenienti, si mutò il tracciato, e si dispose altrimenti delle dette macerie, locchè produce una notevole economia nei movimenti di terra, nei lavori di arginatura e nella ricostruzione del terrapieno, e facilita non poco l'esecuzione, perocchè le correzioni di strade sono quasi nulle, ed il trasporto delle macerie traverso il tunnel di Piottino non è più necessario.

Ad *d*. Affine di ridurre la distanza delle Stazioni di Fiesso e Faido, che era di chilometri 10.1, l'ultima di queste Stazioni, ch'era stata fissata al dissotto del borgo, dalla parte di Chiggiogna, venne trasportata più in su, a 2 chilometri più presso a Fiesso, fra i due torrenti Ceresa e Formigaro. Lungi dall'esserne risultato un inconveniente pel tracciato, questo guadagnò che si potè in gran parte sopprimere le considerevoli trincee richieste dal primitivo progetto, per contornare la località di Faido, ed innalzare la via ch' era situata un po' troppo al basso. Del resto, questo spostamento non importa alcun aumento di spesa; e stante la situazione della Stazione, le condizioni per la località di Faido non sono quasi cambiate, essendo rimasta la stessa la distanza di quella Stazione.

Ad *e*. Lo stesso processo si è seguìto per diminuire la distanza delle Stazioni di Lavorgo e Giornico e portarla da 8.9 a 7.1 chilometri. L'ultima di queste Stazioni è attualmente costrutta sul terrapieno formato dalle macerie estratte dal tunnel elicoidale inferiore. La grande trincea, che avrebbesi dovuto aprire per questa Stazione nella sua posizione più bassa, non è più necessaria, ed il tracciato, che trovasi ad un livello più alto nella sezione compresa fra la Stazione primitiva ed il suo collocamento attuale, è assai più favorevole in questo senso, che i lavori di difesa delle rive del Ticino sono egualmente eliminati. La nuova disposizione, considerata in sè stessa, dà luogo ad una minore spesa di quella del primo progetto; nondimeno l'economia trovasi compensata dall'aumento di spesa cagionato dalla strada d'accesso più lunga, che conduce alla Stazione di Giornico.

Ad *f*. La Stazione di Bodio essendo stata ridotta al rango di semplice Stazione intermedia, si rese possibile da una parte di collocarla sulla porzione di terreno vantaggiosamente situata fra la strada cantonale, il Ticino ed il Vallone di Bodio, senza dover in modo generale correggere la strada; e dall'altra parte, di ridurre notevolmente, per una lunghezza di 613 metri, il terrapieno, a partire dalla Stazione discendendo, coll'introdurvi una rampa di 18 0[00, in luogo di 12.5 0[00.

Ad *g*. Nel percorso fra il ponte di Brenno e la Stazione di Biasca, il tracciato era stato in origine tenuto molto elevato per guadagnare l'altezza necessaria per far passare di sotto le strade venienti da quella località. Ma, siccome queste strade non hanno che un'importanza affatto secondaria, così pare pienamente ammissibile di farle passare alla stessa altezza della via. Con ciò sarà possibile di abbassare il terrapieno per una lunghezza di 900 metri ed un'altezza fissata a 4 metri dal progetto primitivo, proprio all'altezza necessaria per il passaggio degli acquedotti, e di giungere così ad eliminare 4 passaggi.

Una modificazione meno importante, quantunque non senza influenza sul tracciato, è quella della posizione della Stazione di Schwyz, la quale, per desiderio delle Autorità, venne trasferita di circa 400 m. dalla parte di Seewen.

Allo scopo di ridurre le spese, si procedette ancora alle seguenti *modificazioni nella costruzione*, modificazioni che non ebbero alcuna influenza sull' altezza e direzione della linea. Sulla sezione Brunnen-Fluelen erasi progettato di far passare il torrente Gumpisch in una cunetta selciata, sboccante sotto un ponte di 50 metri d'apertura. Ma una correzione, che meglio si collegava colla direzione del corso d' acqua e che lo mette in comunicazione col seno del lago traversato dal ponte, permise di sopprimere codesta cunetta, la quale, del resto, non sarebbe stata che di utilità secondaria, perocchè le sabbie del Gumpisch sono trattenute dalla strada dell' Axen. In tal guisa si potè trar profitto dalla depressione considerevole di terreno, che forma il seno, per lasciarvi deporre la ghiaia, che ancora può esservi trascinata, riducendo pure di 10 metri l'apertura del ponte.

Quanto alle modificazioni di dettaglio, esse furono le seguenti.

Per tutti i tunnels, nei quali si prevede poter far senza del rivestimento per quasi tutta la loro lunghezza, si adottò il profilo Pressel-Kaufmann.

In quanto ai ponti e ponticelli, la cui vôlta o la travata di ferro s'innalza fino al suolo della strada, venne cambiato il profilo normale, vale a dire che la sua larghezza coinciderà con quella della vôlta, la quale, all'indietro dei muri d'appoggio, era già stata dappertutto portata a metri 2.50 sulle linee di pianura ed a m. 2.60 su quelle d'accesso, larghezza misurata dall'asse sino al termine del coronamento dei muri. Così facendo, si è con ragione ammesso che, dal momento che si crede, dietro ai muri di sostegno essere necessaria una larghezza maggiore del piano della via, affinchè questa sia meglio preservata e conservata, ciò è ancora più indispensabile pei muri d'ala e per le spalle dei ponti e ponticelli, che trovansi in condizioni più sfavorevoli dei muri di sostegno isolati. Questa modificazione venne apportata a tutte le opere d'arte; locchè potevasi tanto meglio fare, che a cagione della riduzione corrispondente di sviluppo delle ali, l'eccedente della spesa relativa è eccessivamente piccola. (*Continua*)

Nostre Corrispondenze

Roma, 5 agosto.

La Commissione nominata dall'on. Baccarini, della quale vi tenni parola nella precedente mia lettera, per l'esame dei progetti ferroviarii già in possesso del Ministero in ordine alle nuove costruzioni, intraprese senza indugio i propri lavori, e li continua senza interruzione, dando la precedenza ai disegni relativi alle linee di 1ª categoria, come è naturale, ed in conformità al ricevuto mandato. Ma sarà egli possibile per il Governo l'esimersi di far compiere nuovi studii dai propri ingegneri prima di dar mano all'esecuzione di qualsiasi dei progetti testè menzionati? Io, per me, non esito ad affermare di no. Si sa: ogni autore di un disegno ferroviario si propone la tesi di provare ch'egli riuscì a provvedere alla più razionale, alla più utile percorrenza, sotto tutti i punti di vista possibili ed impossibili, col minimo costo s' intende, a confronto di qualsiasi disegno rivale; e sagrifica quindi spessissimo, per non dire sempre addirittura, l'esattezza delle sue linee e dei suoi calcoli alla tesi preconcetta. Di maniera che il Governo, dovendo assumere tant'onere per lo Stato, non può e non deve accettare come oro tutto quel che luce, e converrà faccia suo il motto volgare: mi fido, ma ci voglio essere! E diverrà quindi una necessità, io credo, il fare, dopo la votazione della legge sulle ferrovie, ciò che ragionevolmente, evidentemente, conveniva far prima: studiare i progetti. Ma oramai non è più una eccezione, per il nostro paese, il finire dove si sarebbe dovuto cominciare. Confortiamoci col meglio tardi che mai! —

L'on. Ministro dei lavori pubblici è sempre deciso a visitare fra pochissimi giorni i luoghi principali colpiti dall'inondazione, come vi ho già annunziato; ed incaricò intanto gli ispettori del Genio civile comm. Spadon, Rappaccioli e Natalini di eseguire, lungo tutte le località medesime, una minuta perlustrazione, riferendo tosto intorno alle più convenienti e più urgenti opere. —

Nella mia lettera del 16 luglio (numero 29 del *Monitore*), accennandovi sommariamente una variante da introdursi nella sezione 2ª (Paulilatino-Macomer) delle linee Sarde del 2° periodo (variante proposta dall'ingegnere-capo della Compagnia Reale sig. Beniamino Piercy, e pienamente approvata, dietro maturo esame, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici), mi affrettai di aggiungervi che, vista la notevole sua importanza, sarei tornato altra volta sopra, per intrattenervene particolareggiatamente. Compio oggi il debito della mia riserva.

Voi ricorderete, suppongo, che alle antiche e moderne fazioni italiane d'ogni colore, d'ogni specie e d' ogni denominazione, due nuove di zecca crebbero e si mantennero in agitazione per circa 15 anni in Sardegna, traendo la loro origine da una questione ferroviaria. Tutta l'isola era divisa in due grandi fazioni, quella dei *tirsisti* e quella dei *macomeristi*, secondo che nel proprio campo si combatteva a favore della maggiore convenienza di far passare pel Tirso o per Macomer la linea centrale da Cagliari a Terranova.

Finalmente, come Dio volle, la domestica e lunga controversia venne a parole felicemente assopita, mercè un ordine del giorno della Camera dei deputati, approvato ad unanimità nella seduta del 2 giugno 1877, in favore della linea di Macomer, con una diramazione di rannodamento tra la rete principale e l'altipiano del Tirso nel Goceano e la città di Nuoro. Questo disegno incontrò l'aggradimento pressochè universale delle popolazioni sarde e venne definitivamente adottato, essendo divenuto per tutti un articolo di fede che il Governo avrebbe provveduto alla esecuzione di una diramazione per Nuoro, tosto glielo consentissero le migliorate nostre condizioni finanziarie. E già a siffatta soluzione preludiava l'articolo 1° del Capitolato d'oneri, annesso alla Convenzione stipulatasi il 1° maggio 1877 fra il Governo e la Compagnia delle Strade Ferrate Sarde, perchè stabiliva *una deviazione nel tratto fra Paulilatino e Macomer*. Poi, a conferma e complemento dell'accordo intervenuto tra Governo, Camera e le regioni del Tirso, nel progetto di legge per le nuove costruzioni fu introdotta una linea Nuoro-Macomer.

In forza di questo stato di cose, era obbligo della Compagnia di studiare nuovamente la linea fra Paulilatino e Macomer; e ciò fece l'egregio ingegnere Piercy, con quell'accuratezza, ponderatezza ed abilità che lo contraddistinguono, riuscendo a trovare, dopo infruttuosi tentativi compiuti ripetutamente da altri, un tracciato che risponde nella più insperata maniera a tutte le esigenze della situazione. Infatti esso, dirigendosi alle pianure di Boron, include la possibilità di una diramazione, che si possa veramente chiamare Nuoro-Macomer, col risparmio di una maggiore percorrenza di 40 chilometri di ferrovia, a cui altrimenti sarebbero per sempre stati condannati i passeggeri e le merci delle regioni superiori del Tirso e di Nuoro, affine di recarsi nel continente per la via di Porto Torres o di Terranova, e col risparmio in pari tempo di una forte spesa per lo Stato.

Oltrepasserei gli angusti confini di una lettera, nella quale mi corre pure l'obbligo di toccare altri argomenti, ove volessi enumerarvi tutti gli altri vantaggi che presenta la nuova linea sull'antica; e mi limiterò quindi a notarvi come: laddove questa percorreva una regione deserta, quella attraverserà un paese fertile e popolato, soddisfacendone i bisogni e accrescendone la prosperità; laddove sulla linea condannata occorrevano curve di 300 m. di raggio, ne avranno 400 le più strette curve della proposta deviazione; e avrà quest'ultima altresì pendenze migliori e più favorevoli all'esercizio.

Di fronte a tanti benefizii, dei quali, ripeto, io vi segnalai soltanto i più salienti, non si avrà che la poca maggiore spesa d' un aumento di distanza di m. 4.600 fra Paulilatino e Macomer, aumento già virtualmente e necessariamente contemplato nel sopraccitato art. 1° del Capitolato d'onere annesso alla Convenzione 1° maggio 1877. —

Lungo quel miracolo di strada ferrata che deve condurre al Vesuvio, *fervet opus*. Nel primo tratto presso l'Osservatorio, il corpo stradale è quasi completamente finito; ed è anche più avanzato il tratto che si sviluppa sulle lave del 1872 per più centinaia di metri. Su tutta la linea è compiuto il movimento di terra, e il lavoro è inoltre spinto colla maggiore alacrità nel taglio in roccia e nella costruzione delle opere murarie, alcune delle quali, non di poca importanza, sono già terminate, come sarebbero: un acquedotto sotto la strada di Resina, per l'allacciamento delle acque che verranno dirette al serbatoio; un altro acquedotto pel rifiuto e pel sopravanzo delle acque medesime; e tre speroni in calce a rinforzo del muro a secco sulla sinistra della strada dopo l'Osservatorio.

Si darà regolare principio imminentemente all'adattamento del piano inclinato, la cui direzione venne affidata ad un abile ingegnere della Società, sig. Olivieri; e si stanno intanto allestendo le confortevoli carrozze in una reputata officina milanese.

Per la macchina a vapore, che deve imprimere la forza motrice alle carrozze medesime sul piano inclinato, venne opportunamente scelto uno dei tipi più moderni, una motrice ad alta pressione con espansione in due cilindri (sistema *compound*) e caldaia tubulare, simile a quella delle locomotive. Essa trovasi in costruzione presso il noto Stabilimento della Casa Fowler and C. di Leeds. Infine, tutto procede colla maggiore regolarità e colla maggiore speditezza, tanto che al prossimo autunno si potrà dire essersi avvallato il monte del Vesuvio, vista la grande facilità colla quale si giungerà al vertice.

Riassumo le più interessanti deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 27 luglio al 3 agosto 1879.

Dalla Sezione 1.a venne approvato il progetto del tronco

compreso fra la Cappella Calvario Vignale della Nazionale di 1ª serie delle Puglie dopo Ariano, nel sito detto Serralunga in provincia di Avellino; fu parimenti ritenuto meritevole di approvazione il progetto di lavori di adattamento dei locali ad uso dell'Archivio di Stato in Palermo nell'edifizio della Catena; ed infine il progetto delle travate metalliche del ponte sul torrente Fiumedinisi, lungo la provinciale Messina-Catania in provincia di Messina, venne approvato con l'aggiunta di montanti alle travate.

La Sezione 2.a del Consiglio approvò con qualche rettifica il progetto per il rifiorimento della scogliera a difesa dell'antemurale del porto di Salerno; fu ritenuto ammissibile, con lievi modificazioni nel Capitolato speciale, il progetto per la manutenzione delle opere d'arte del porto di Porto Venere e scali adiacenti in provincia di Genova. Sulla costituzione di un Consorzio per la manutenzione del porto di Terracina dichiarato di 4.a classe, in provincia di Roma, venne deliberato di procedersi alla determinazione definitiva delle quote di riparto; da ultimo furono approvati diversi progetti per riparazioni di danni causati dall'ultima piena del giugno agli argini del fiume Adige nelle provincie di Rovigo e Verona, ed a quelli del fiume Po nelle provincie di Piacenza, Ferrara e Cremona.

Il progetto e convenzione coll'Impresa Dini per varianti proposte ai lavori del nuovo porto di Bari fu poi ritenuto dal Consiglio generale meritevole di approvazione, con lievi modificazioni da introdursi all'atto dell'esecuzione dei lavori, e tenendo presente un'avvertenza fatta.

B.

FERROVIA EBOLI-POTENZA.

Egregio sig. Direttore,

Roma, 30 luglio.

Avrei da rispondere, come le ho detto nella mia precedente, ad alcuni appunti fatti dai giornali della Basilicata sulle mie prime corrispondenze riguardanti gli ultimi tronchi della ferrovia Eboli-Potenza; ma temo di non uscirne con pochi tratti di penna, come desidererei. Vidi però che essi si limitarono soltanto al 5° tronco, tanto da sembrare in certo modo, o che io avessi realmente errato, od esagerato nel dare quelle notizie ed emettere quei giudizii; oppure che avessi destato la suscettibilità di qualcuno, non saprei bene se per meraviglia dei fatti esposti, o per privato interesse.

Potrei benissimo avere in qualche parte sbagliato: non mi erigo ad infallibile, e so che *errare humanum est.* Tuttavia, avendo veduto che tutta o la maggiore difficoltà trovasi nel ritenere per vere quelle certe condizioni fisiche generali dei luoghi, intorno alle quali mi dilungai nella seconda lettera, così su codesto punto precipuamente mi fermerò ancora; e darò insieme quelle ulteriori notizie, che possono maggiormente interessare, circa l'avanzamento dei lavori in questi ultimi tre mesi. Credo che così verranno altresì chiarite e confermate le opinioni da me espresse.

Vi sarebbe pure da rispondere a certe lettere di un maestro di grammatica latina di Picerno, pubblicate non ha guari nella *Riforma* di qui; nelle quali lettere, insieme a poco serie osservazioni e proposte riguardo al solo risanamento della frana presso la Stazione di Picerno, ed in mezzo a continue inesattezze ed a molti insinuanti sospetti di misteriose connivenze fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa costruttrice (che io non conosco, ma, per quanto ne so, giudicherei ben diversamente), si tirano continuamente in campo le notizie da me date, e ad esse maggiormente appigliandosi, e mescolandole per ogni verso (quasichè fossi divenuto un testo biblico!), mi si rivolgono alla fine certe domande, che poco o nulla direttamente mi riguardano. Laonde, da codesto lato non mi volgo, nè mi curo; e tiro innanzi, non volendo punto ingolfarmi in polemiche, specialmente con chi dimostra di non aver esatta cognizione di nulla. Però vorrei pregare l'Amministrazione governativa, ed in uno l'Impresa suddetta, di voler togliere ogni fondamento alle maligne insinuazioni contenute in quelle lettere, contrapponendo e dimostrando francamente il proprio operato (*).

Tirerò dunque innanzi; e dirò che finalmente in questi ultimi mesi si sono perforate le due gallerie di S. Aloja e di Serralta (chil. 7° e chil. 3°): per la prima delle quali, siccome più lunga e più difficoltosa, ed al culmine della salita (782 m.), si volle anzi festeggiarne l'apertura con un solenne banchetto di molti notabili del paese e di fuori, e poi con una officiosa dichiarazione, che *ambedue quelle gallerie sarebbero state ultimate fra un mese o poco più* (ciò che veniva ad essere entro lo spirante luglio). Questa ultima dichiarazione leggevasi nel giornale *Il Rinnovamento* di Potenza, del 17 di giugno p. p., e fu riportata anche da qualche giornale di Napoli. Ma l'articoletto si vedeva ispirato dalle alte sfere, od attinto da *buona fonte*, com'esso diceva, in opposizione proprio alle mie personali vedute, e dopo che quel giornale parve essere stato rimbrottato per la riproduzione delle mie prime corrispondenze al *Monitore!*

E siccome l'articoletto in questione accusava direttamente me *per lo meno di poca esattezza o ponderatezza*, così io, per essere *più esatto*, risponderò ora: che ai 17 di luglio corrente, giorno preciso in cui le suddette due gallerie avrebbero dovuto essere *terminate o quasi*, vi erano invece da eseguire, ad esempio, nella galleria di Serralta: 9 metri di escavo e 17 di muratura in calotta; 27 metri di strozzo ed altrettanto di muratura dell'arcorovescio e dei piedritti; in modo che appena i costruttori, in quei giorni, si accontentavano di terminare la calotta per la metà del mese venturo, e per la metà di settembre il rimanente dei piedritti, cunetta, ecc. Senza notare poi, come nell'articoletto stesso avvertivasi, che mancano ognora « alcuni tratti *non* (leggi *molto*) rilevanti », vale a dire 105 metri di galleria interamente da ricostruire. E nella galleria di S. Aloja, ad altro esempio, nello stesso giorno 17 luglio mancavano ancora 10 metri di escavo in calotta, ed altrettanti e più quindi di muratura; 30 metri di escavo di strozzo, e 50 di muratura nei piedritti ed arcorovescio, dal lato di Eboli; e 50 di strozzo e 70 di muratura dei piedritti e relativo arcorovescio, dal lato di Potenza. Più vi erano 70 metri di galleria per ogni lato da rifare.

Laonde occorrono ancora presentemente (fine di luglio), andando sempre del solito passo: due mesi per unirsi con tutte le murature, e poi altri tre mesi per la ricostruzione di 140 metri di intera galleria, prima di poter dare libero il passaggio alla locomotiva!.....

Qualcuno forse si meraviglierà, e dirà che si potrebbe fare più presto — Sì, ma temo: prima per la natura del terreno, che esige grandi cautele ed accortezza nella escavazione, e robustissime e fitte armature; e poi perchè.... così ha sempre dato a vedere, e così induce ancora a credere, l'andamento ordinario di quei lavori!

Sarà fors'anco vero che io abbia descritto anteriormente a foschi colori lo stato di quelle gallerie e di tutta la prima parte del 5° tronco.

Però mi convien dire che ciò dipendeva primieramente dalla verità dei fatti esposti, e poi anche da quel sentimento di spontanea reazione, che naturalmente sorge quando s'odono cose impossibili ad occhi veggenti, com'era appunto

---

(*) So essere ben contrario al vero quanto si asserisce da quel docente privato. Egli non fa che accusare l'Amministrazione governativa di *accettare* le pietre *dapprima* rifiutate. Ciò è falso di pianta. Quel materiale che si usa, della vicina montagna dei Foj e dintorni, fu sempre indicato, anche nelle questioni giudiziarie coll'Impresa, come il più economico ed adatto ai lavori; ed è della migliore qualità, calcarea compatta, che si possa avere nelle costruzioni. Pesa chil. 2730 al m. c.; è stratificato, e lavorabile in qualsiasi modo.

(N. dell'A.)

la promessa dell'apertura di quei tronchi per l'entrante agosto!

Del resto, era veramente deplorevole la condizione di quei lavori dal loro principio a poco tempo fa. Non è forse vero che le nominate gallerie fecero sempre impensierire e direttori e costruttori? Quando i puntelli di metri 0.40 di diametro si sprofondavano e si rompevano; quando si dovevano fare continui ritagli negli scavi, persino di m. 1.00 di spessore, quasi di giorno in giorno? E quante volte non si cambiarono e sistemi, e forme, e dimensioni, e materiali, e centinature e legnami?! Che se tali difficoltà furono superate, e più non si riscontrano, buona fortuna per quanti sono alla direzione ed all'opera! Ma non devesi però disconoscere che tale riescita devesi in gran parte attribuire anche ai metodi di costruzione ultimamente usati, metodi che da gran tempo avrebbero dovuto essere adottati (1).

Nè colle mie semplicissime descrizioni dei fatti ho mai voluto fare credere *insuperabili* quelli od altri punti neri di quel tronco!

In tal caso, avrei piuttosto asserito ch'essi *sarebbero stati già superati*, se...... se insomma fossero stati posti in opera prima d'ora e con maggiore vigore (come ho detto di sopra) i mezzi ed i consigli suggeriti dall'esperienza, nonchè dai tanti bravi costruttori che vi furono. Che se io accennai alle gravi difficoltà incontrate o da superarsi in quei lavori, non fu già per deprezzare o denigrare alcuno, ma per dimostrare affatto utopistica l'ultimazione dei lavori per l'agosto, il settembre, o pel prossimo autunno; e per far notare più specialmente ai lettori le conseguenze d'un tracciato scelto, pare, a dispetto di qualunque altro più consentaneo alla natura dei luoghi ed al commercio di quei paesi. Non intendo già dire del tracciato particolare o di dettaglio; chè, dati come d'obbligo i punti della Stazione di Baragiano e di S. Aloja, non potevasi per economia e per ogni altra primitiva razionalità, svilupparlo forse meglio (il che torna a lode degli attuali ingegneri di sezione che li eseguirono, cioè il sig. Odoardo Fiory pel 4°, ed il sig. Domenico Gonzales pel 5° tronco); ma intendo unicamente parlare dell'andamento generale della linea (2).

Anche il *Risveglio*, altro giornale di Potenza, in un articolo però più assennato di quello del *Rinnovamento*, meravigliandosi delle mie notizie, domanda: « Potremo noi credere, così su due piedi, che le condizioni dei nostri luoghi siano peggiori di quelli di Benevento e di Ariano di Puglia, in cui i lavori di consolidamento sorpassarono ogni aspettazione, e formarono una gloria nazionale col superare di ogni ostacolo? ».

No; ma ben col pensiero accoppiò lo scrittore del *Risveglio* i due valichi dell'Appennino, pugliese e lucano. Io veramente non ho nominato, e meno quindi paragonato, neanche ebbi al momento l'idea di porre a confronto i casi di Benevento e di Ariano con quelli di Potenza, essendovi in realtà grande diversità, però non *essenziale*.

Se le due gallerie dell'Appennino lucano non opposero tante difficoltà quanto quelle del valico pugliese, fu per le più esigue dimensioni, o meglio lunghezze. Ma la natura del terreno e la forza delle spinte furono in molta parte identiche in ambedue i passaggi; imperocchè si trovarono in ambe le parti « *argille* SCAGLIOSE *e marne terziarie d'un colore azzurro cupo, miste a trovanti, e talvolta interrotte da strati di arenaria calcare o di altre roccie poco compatte, con pochissima acqua, ecc.* » (come dice appunto una relazione descrittiva delle gallerie della Cristina, della Starza e della Sancina).

E le frane? Se frane vi furono nel passaggio pugliese, non inferiori certo sono quelle dell'attuale lucano. Una fra le tante e maggiori, è appunto quella del viadotto Ontrato al principio del 5° tronco, sulla quale richiamai altra volta maggiormente l'attenzione, e sulla quale occorre che ancora mi fermi.

« *Cento metri* di profondità!?.... è veramente *qualche cosa di spaventevole* », esclama l'articolista del *Risveglio*.

Signor sì. Io ho detto 100 metri di profondità *circa*, per non limitare con precisione il fondo di quell'antica frana a 70, piuttosto che a 80 metri, o giù di lì.

I saggi fatti presso una falda o un *thalweg* secondario di quella vallata (quella presso la Stazione di Picerno, ad un chilometro di distanza) hanno dato con certezza trovarsi il fondo stabile, sotto l'asse della ferrovia, a 60 metri di profondità dalla superficie del suolo. La conformazione esterna di tutta quella conca, tra Picerno e Serralta, la posizione ed andamento geologico del soggiacente conglomerato e terreno terziario, dimostrano essere presso il vallone Ontrato l'attuale ed antica massima depressione della valle. Il saggio eseguito direttamente sul posto, che, alla profondità di metri 20 mostrò sempre argilla sconvolta; i liscioni *verticali*, che si vedono negli escavi delle stesse fondazioni del viadotto; il forte dislivello tra quel punto e lo sbocco del torrente al fiume Marmo, già ambedue rialzati; ed altre simili manifestazioni, credo dimostrino abbastanza che colà il fondo solido trovasi soltanto a metri 80, o 100 circa.

Ed a proposito di chi assolutamente nega, sul citato giornale di Roma, esservi colà una frana, mi rincresce dover dire ch'egli ha la vista più corta d'una spanna, e non ha conoscenza di verun dato per parlare delle condizioni geologiche di quel sottosuolo; chè i fenomeni e le evoluzioni secolari geologiche non si possono studiare sugli effetti invisibili od irreconoscibili di un giorno, ma nel complesso d'anni ed anni.

E proprio a rintuzzare ciò che quegli asseriva, non esservi frana colà, dacchè gli escavi si reggono verticali senza puntellature, è avvenuto tosto, per isventura, tale scoscendimento per distacchi inevitabili nell'ultima di quelle escavazioni (quella della retrospalla Eboli), che da due mesi precisi dura lo sterro di esso, lavorandovi di notte e di giorno 80 e più operaj per volta; e probabilmente durerà ancora qualche mese, finchè non venga la stagione piovosa a rendere tutto un pantano quel dintorno, in modo da non potervisi più inoltrare fino a maggio o giugno dell'anno venturo!

Curiosa davvero e strana è la opposizione che in molti si è sempre incontrata nell'ammettere l'idea d'una frana secolare in quel tratto fra Picerno e S. Aloja! Ma che altro indicano quelle ondulazioni superficiali continue, su un dolce pendio medio del 5 e del 6 per 1? che indica la assenza d'uno strato ordinario di terreno vegetale e la presenza immediata invece dell'argilla sconvolta e variegata? che quei liscioni continui interrotti, ancora umidi sino a grandissima profondità, ma senz'acqua? che quei grossi massi quà e là sparsi per entro, di qualità eguale alla struttura delle corrispondenti vette della montagna, man mano che si progredisce nel cammino? e quei grossi e piccoli fusti di piante, pino e faggio, che spesso si tro-

(1) Ad esempio, l'uso dei mattoni, l'impostazione dell'arcorovescio prima dei piedritti; e meglio ancora, secondo me, l'escavazione e murazione prima dell'arcorovescio e dei piedritti, e poi della calotta (mezzo il più adatto in quei casi, e che fu consigliato anche con nuovi metodi, ma inutilmente); il minimo e possibilmente nessun cambiamento di costruttori; e soprattutto sorveglianza e buona direzione da parte dell'Impresa, provviste dei materiali a tempo debito, ecc. ecc.

(2) Infatti, l'entrare più dentro o più fuori, l'elevarsi più o meno in molti punti, anche con differenze di 20, 50, o 100 metri di distanza o di dislivello, era lo stesso: chè non potevansi evitare e grandi trincee e gravi rialzi, in un alle gallerie, e le cause quindi di serii franamenti, poichè tutto il terreno su quelle falde è nelle medesime condizioni fisiche generali. Si accheti dunque quel tale professore, che, dopo 5 anni di matura riflessione, ideava e suggeriva (insieme ai drenaggi *a valle* degli argini e delle frane) di portare *più in su, di 30 metri,* qualche viadotto, di *stringere* qualche curva per girare meglio qualche vallone e fare meno murature; di *tenersi* ancora più alti nelle trincee e più bassi nei rialzi, e cose simili, che fanno ridere davvero per un legulejo!

(*N. dell'A.*).

vano sino alle ultime profondità, ancora flessibili , quasi elastici, e talvolta quasi lavorabili ? e la grande quantità d'acqua, che trovasi alla fine di quel terreno, unita a ciottoli fluviatili e ghiaia torrentizia, a 40, 50, o 60 metri di profondità, sul punto proprio di trovare la formazione terziaria?. .. che significa tutto ciò? — Voi dite vedere le case che rimangono e non si screpolano ! Ma anche gli oggetti e gli strumenti d'una barca o d'una nave non si rompono, nè si rovesciano, fino a che la nave o la barca sta ferma, o fa lenti movimenti. Fate mò che una qualche bufera infierisca, e che un'ondata si abbassi ed un' altra sormonti al naviglio (come sarebbero i lavori ferroviarii di trincee e di rialzi), e vedrete se quei ferri, quei mobili (o quelle case, le quali in quel sito sarebbero 5 o 6 in 20 chilometri quadrati !) resteranno ancora fermi; e se una linea non interrotta, quale dev'essere la guida d'una ferrovia, potrà eseguirsi e rimanere! Capisco che il tempo a tutto rimedia ; ed è per questo appunto che io non credo *ineseguibili* od *insuperabili* quei qualsiansi lavori.

Ma è ora ch'io più non parli di frane ; ho detto abbastanza per dare una idea dell'entità e delle gravità di quanto si ebbe o si ha forse da incontrare ancora. Ognuno pensi come vuole ; ed il tempo, come pone rimedio a molte cose, così darà ragione a molte altre. Nè vorrei mi si dicesse volere io pretendere al titolo di profeta ; parlai perchè, se nessuno parlasse, verun fatto verrebbe a servire di esperienza ad altri.

Spiegati tutti codesti motivi particolari, che non so se arriveranno ancora ad accontentare molti od a persuadere qualche scettico, dirò che nel resto del 5° tronco si lavora con forza sufficiente per dare anche colà alla fine dell'anno compiuti quasi tutti i lavori.

Al vallone Ontrato, per quanto si può , si progredisce con tutte le murature ; all'argine in frana (con pendenze di circa 10 per 1 !), presso la progressiva 1200, dove si fece una piccola variante provvisoria, si sta con alacrità ricostruendo il ponticello, con pianta larghissima ; similmente al manufatto Laonella, progr. 2600, si fanno dei drenaggi ed una briglia; e così agli argini franati 13° e 14° si fanno dei drenaggi trasversali alla base dei rilevati, essendosi visto il buon effetto portato in simili punti dai drenaggi preparatorii, eseguiti con previdente intendimento sino dal principio dei lavori. Così alla frana presso il chil. 12 sono a buon punto e il muro di sostegno a valle o di difesa contro il vallone, ed anche i drenaggi a monte ; e così tutti gli altri lavori di finimento sino alla Stazione di Potenza proseguono con discreta forza, compreso il ponte obbliquo a tre luci sul torrente Acitello presso Potenza (dove sarebbe stata forse preferibile una travata in ferro), e la vicina galleria. Solo alla trincea 12ª, di cui parlai altra volta , non si lavora , neanche allo sbancamento.

Ma tutti questi lavori del 5° tronco sono sottoposti alla buona riuscita delle opere di consolidamento del 4° tronco, ed al compimento del viadotto Ontrato.

E qui, in sul finire, dovrei parlare della convenienza e probabilità d'un trasbordo, tra il 4° ed il 5° tronco , od in altri punti, come veniva chiesto dall'articolista del *Risveglio*. Ma, per non volermi mostrar pessimista, tacerò; terminando col dire che, a mio vedere, se per la fine di quest'anno la locomotiva arrivasse sino alla Stazione di Picerno, sarebbe molto più di quanto si può desiderare ; e questo solo sarebbe di grande giovamento alla città e provincia di Potenza. Q.

INAUGURAZIONE DEL TRAMWAY

MILANO-MAGENTA-CASTANO.

Milano, 4 agosto.

Le inaugurazioni di *tramways* e di ferrovie economiche si seguono quì a Milano con progressiva frequenza, ed il vostro corrispondente non manca di adempiere al suo debito di prender parte a tali simpatiche feste.

Ieri appunto n'ebbe luogo una, quella del primo tronco del *tramway* Milano-Magenta-Castano, che ebbe l'esito il più completo, e di cui vi mando alcuni particolari.

Il convoglio inaugurale era diviso in tre treni, formati complessivamente da dieci vetture, adorne di bandiere nazionali e dei Comuni attraversati dal *tramway*. Nei tre treni presero posto i numerosi invitati, che sommavano a 250 circa ; fra cui trovavasi il Sindaco di Milano , conte Belinzaghi, il cav. Gamba, consigliere di Prefettura in rappresentanza del Prefetto indisposto, diversi consiglieri comunali e provinciali, il conte Salis, consigliere d'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, ed altri funzionarii dell'Amministrazione stessa , i rappresentanti della stampa cittadina e del vostro giornale, ecc. ecc.

Il primo treno, che portava tutte le Autorità, partì da Milano alle ore 9 ant., e gli altri due lo seguirono alla distanza di 5 minuti ciascuno. Durante il tragitto da Milano a Sedriano, estremo limite del tronco inauguratosi, i festeggiamenti furono continui e calorosi; a Trenno poi ed a S. Pietro all'Olmo in ispecie, le dimostrazioni furono veramente entusiastiche, e gli invitati, accolti dai concenti delle fanfare comunali, furono coperti da un nuvolo di fiori lanciati dalle gentili mani di belle signorine.

A Sedriano poi il ricevimento fu veramente solenne. Il Sindaco cav. Bardelli, Preside del nostro Istituto tecnico, cinto dalla fascia sindacale, accolse gli invitati, accompagnandoli a Casa Borromeo, nel cui giardino trovavasi eretto un elegante padiglione, sotto il quale erano in tre file disposte le mense.

Servito il *déjeûner*, quando si giunse allo *Champagne*, incominciò la serie dei brindisi, iniziata dal sindaco di Milano, cui tennero dietro l'ing. Morosini, presidente del Consiglio d'amministrazione della Società del Tramway, l'ing. Horwath, direttore della Società stessa, il parroco locale, il deputato Mussi, ecc. ecc. Tutti furono assai applauditi, ed in ispecie il conte Belinzaghi, l'ing. Horwath ed il deputato Mussi; il quale ultimo insistette specialmente nel concetto, che tramways e ferrovie ordinarie non sono già destinate a farsi concorrenza, ma quelli non debbono formare che il necessario complemento di queste, adempiendo alla stessa funzione che nell'organismo animale compiono i vasi capillari rispetto alle grosse arterie.

Chiusa la serie dei brindisi, si visitò il paese , le cui principali famiglie fecero a gara nell' usare squisite gentilezze agli invitati ; e di poi verso le tre pomeridiane si fece ritorno a Milano.

Il nuovo tronco di *tramway* da Milano a Sedriano misura 16 chilometri di lunghezza, ed è armato di rotaie Bessemer, pesanti 14 chilog. al metro lineare; le carrozze, solide ed eleganti nella loro semplicità , vennero costrutte dalla ben nota ditta Felice Grondona di Milano; e le locomotive uscirono dalle officine della Casa Krauss di Monaco. A proposito delle locomotive, mi piace accennare che vi ho riscontrati parecchi miglioramenti, in confronto delle prime che la stessa Casa mandò in Italia; e fra essi precipuo quello che gli organi della macchina non trovansi più scoperti e senza riparo dalla polvere stradale, come antecedentemente , ma sibbene sono racchiusi normalmente in una specie di cassa, che non si apre se non alla occorrenza.

Finirò col dirvi che l'Impresa Martini e Belloli, costruttrice del primo tronco Milano-Sedriano , va tosto a dar mano ai lavori dei due tronchi ancora restanti, da Sedriano a Magenta e da Sedriano a Castano.

M.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sull'accidente ferroviario avvenuto il 3 corr. a Lavagna, e che fu annunciato da parecchi giornali, riceviamo oggi i seguenti ragguagli.

Il treno 38, che, giusta l'orario, doveva passare da Lavagna alle ore 2.38 ant., anzichè transitare per quella Stazione sul binario di *prima*, entrava per erronea posizione di scambio in quello di *seconda*, ed andava ad urtare contro tre carri, uno dei quali carico di ardesie. Il macchinista, accortosi abbastanza in tempo della falsa via che percorreva, dava il contro-vapore alla macchina, e ne conseguiva che non solo essa, ma anche sei veicoli deviarono. La macchina si rovesciava completamente, ed il macchinista ne riportò delle contusioni. Nessun altro ebbe a soffrire nulla.

Intercettata la linea, si dovettero trasbordare i treni-viaggiatori sino al 206.

Venne tosto iniziata una rigorosa inchiesta.

Cessando col 31 agosto 1879 gli effetti della Convenzione 11 agosto 1861 per l'uso comune della Stazione di Bologna, si terrà il 16 corr. una conferenza in Firenze, alla quale prenderanno parte i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia e delle Meridionali, allo scopo di discutere un progetto per una nuova Convenzione, già all'uopo predisposto da quest'ultima Amministrazione.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha indetta pel giorno 23 andante una gara per la fornitura di:

N. 15 vetture miste (1^a e 2^a classe) per viaggiatori, a 2 assi, a 4 compartimenti, con freno e garetta;

N. 25 carrozze per viaggiatori, di 3^a classe a 2 assi e 5 compartimenti, con freno e garetta; e

N. 25 carri a bagagli con ritirata, a 3 assi, con freno e garetta.

Il termine utile per la presentazione delle schede d'offerta è fissato al 21 andante. La gara fu aperta soltanto fra Ditte nazionali, provvedendosi dalle Ditte estere le ruote montate sulle sale e le molle di sospensione e di trazione.

Da un prospetto, gentilmente comunicatoci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio sulle ferrovie dell'Alta Italia durante il 2° trimestre 1879, rileviamo ch'essi furono 5 nel mese di aprile, 6 nel mese di maggio, e 4 in giugno; quindi in totale 15.

Di questi, 12 consistettero in sassi lanciati contro i treni, con rottura di alcuni vetri; due in ostacoli posti sulle rotaie prima del passaggio; ed uno in un furto di circa 15 m. del filo di trasmissione del disco della Stazione di Carpi verso Modena.

Inoltre si ebbero a deplorare due lievi ferite, toccate ad un fuochista e ad un conduttore.

Notizie Ferroviarie Italiane

Stazione di Livorno. — Leggesi nel *Corr. Livornese* del 29 luglio p. p.:

Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, nella sua adunanza di giovedì ultimo scorso, deliberò la spesa di 550 mila lire circa per il riattamento radicale della Stazione di San Marco.

I lavori relativi dovranno incominciare nel 1880 ed esser compiuti in due anni. Non manca ora che l'approvazione governativa, della quale non è lecito dubitare.

Per questa deliberazione, che soddisfa ad un bisogno sentitissimo da tanti anni, e che toglie uno sconcio da tutti deplorato, è debito rivolgere una parola di vivo elogio al comm. Bertina, reggente la Direzione generale delle ferrovie suddette, a quanti nostri concittadini si adoperarono all'uopo, ed al Consiglio d'amministrazione, che col suo voto decretò un'opera, la quale indubitatamente sarà tale da corrispondere a qualunque esigenza di servizio e di proprietà.

Ferrovia Eboli-Potenza. — Il 13 corr., presso la Prefettura di Salerno, avrà luogo l'incanto per l'appalto della costruzione di opere di consolidamento e di difesa al rilevato che forma il corso stradale nella sponda destra del fiume Tanagro, sul tronco di ferrovia da Contursi a Romagnano, alla progressiva 27,300 della linea Eboli-Potenza. Il prezzo a base d'asta è di L. 71,100, giusta il Capitolato speciale approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato.

I lavori per tale costruzione dovranno essere compiuti nel termine di giorni 90, a decorrere dalla data della consegna.

Per essere ammessi a far partito dovranno i concorrenti depositare una cauzione provvisoria di L. 2500; ed all'atto della stipulazione del contratto, dovrà l'aggiudicatario prestare la cauzione definitiva di lire 7000.

Tramways di Roma. — Il Consiglio comunale di Roma, nella seduta segreta del 1° corrente, trattò di nuovo se si dovesse discutere la questione dei *tramways* prima di chiudere l'attuale sessione: questione ch'era rimasta sospesa nella seduta precedente.

Ma tale proposta fu appoggiata dai soli consiglieri Ratti, Ricci e Ceselli !..

Questo strano operato dei consiglieri non ha bisogno di commenti. Si vede chiaramente essersi formato un accordo per prender tempo, e dal tempo consiglio sul da fare.

In una parola, tutto si ridurrebbe, non nell'osteggiare la costruzione dei *tramways* in massima, ma solo nel trovarsi d'accordo nelle simpatie per questa o quell'altra Società intraprenditrice.

— Era naturale (dice l'*Opinione*) che, dopo tanta avversione per i grandi *tramways* a cavalli, si dovesse al Municipio fare spietata guerra ai piccoli *tramways* a capre, che si volevano mettere al Pincio, com'era stato annunciato.

Tuttavia, per il rifiuto di questi ultimi v'è una ragione plausibile: cioè che è impossibile restringere più di quello che è ora il Pincio. I piccoli *tramways* a capre si usano in parecchie grandi città d'Europa, ma soltanto in luoghi chiusi, o dove non vi sono altre vetture di sorta.

A quante disgrazie non si andrebbe incontro, se quei ristretti viali fossero occupati da questi piccoli veicoli, che naturalmente si troverebbero alle volte incrociati con le grandi vetture a cavalli !

Tramways di Firenze. — La *Nazione* del 2 scrive:

Siamo lieti di potere annunziare che l'altro ieri, fra la Rappresentanza del Comune di Campi e la Società del Tramways — Firenze-Prato e Poggio a Caiano —, venne ratificato il contratto, con il quale, contro la sovvenzione di lire centoventimila, la Società si è obbligata a mettere in esercizio entro il mese di ottobre prossimo la linea Peretola-Campi, e contemporaneamente la Società ha fatto il convenuto deposito di cauzione.

Sia lode ben meritata alla solerte Società, e lo sia pure

alla Rappresentanza di Campi ed al suo instancabile Sindaco, che volle arricchire il paese di questo mezzo di trasporto, per pssseggieri e merci, mediante il quale le industrie ed il commercio avranno in breve un considerevole sviluppo in tutti quei paesi, dei quali Campi è centro.

Ferrovia Como-Varese-Laveno. — La Deputazione provinciale di Como, nella seduta di giovedì 24 luglio, deliberò di proporre, nella imminente sessione del Consiglio provinciale, lo stanziamento della somma di lire 10,000 per gli studii di una ferrovia Como-Varese-Laveno, colla precedenza dello studio per il tronco Varese-Laveno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Uffi. del Regno d'Italia* ha pubblicato il R. Decreto del 20 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la seguente legge, già approvata dal Parlamento:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato internazionale, unito alla presente legge, fra l'Impero Germanico, il Regno d'Italia e la Confederazione Svizzera, stipulato a Berna il 12 marzo 1878, per assicurare la costruzione della ferrovia del San Gottardo.

« Il Governo del Re ha pure facoltà di prender parte ad un Consorzio internazionale con la Svizzera per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano, entro un termine più ristretto di quello indicato nell'art. 3 del suddetto trattato e possibilmente nel tempo stesso in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino. »

— Leggesi nel *Journal de Genève :*

Quando nel 1872 fu conchiuso il contratto fra la Direzione della ferrovia del Gottardo ed il sig. Favre, fu contemplato il caso della morte di quest'ultimo, e stabilito quanto segue*:* « Se il sig. Favre morisse prima di terminare il tunnel, il contratto rimane in vigore, e gli eredi del sig. Favre acquistano i diritti ed assumono gl'impegni da lui presi. Gli eredi, d'accordo colla Direzione della ferrovia del Gottardo, debbono indicare un perito che eseguisca il traforo in loro nome e secondo le stipulazioni del contratto. Se dentro un mese non si ponessero d'accordo sulla persona del perito, e nascesse un danno per un lungo ritardo nell'esecuzione dei lavori, e che il Consiglio federale svizzero dovesse decidere la questione, allora la Direzione è autorizzata a nominare il perito fino al momento in cui uon è avvenuto un accordo sulla persona del perito fra gli eredi del sig. Favre ».

Siccome il sig. Favre lascia soltanto una figlia, così non v'è da temere che si manifestino dei dissensi.

— La *Gazzetta Ticinese*, del 4, ci reca :

Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo si è radunato il 30 luglio p. p. al completo in Lucerna. Dopo aver eletto a proprio vice-presidente il signor dott. Carlo Stehlin di Basilea, incaricò la Direzione ad assumere il sig. Bridel come Ingegnere in capo della ferrovia del Gottardo. Finalmente approvò il tracciato della ferrovia del Monteceneri.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 24.30; dal lato di Airolo m. 13.60; in totale m. 38, cioè m. 5.40 in media giornaliera.

Roccia dura ad Airolo. Restano da perforare m. 1276.20.

Ferrovie svizzere. — Alla Conferenza della Ferrovia Nazionale, ch'ebbe luogo il 28 luglio in Berna, sotto la presidenza del sig. consigliere federale Welti, erano presenti i signori Weber e Roguin, giudici federali; Stössel e Walder, membri del Governo di Zurigo; Imhof e Käppeli, membri del Governo d'Argovia; e Vogler, consigliere di Governo di Turgovia; come pure il sig. curatore della massa, Bärlocher. Argovia aveva dapprima chiesto che si avesse a continuare l'esercizio dopo il 15 ottobre per conto della massa; il che venne dichiarato impossibile ed impraticabile. In seguito, i Governi di Zurigo e d'Argovia dichiararono di essere disposti a fare tutto il loro possibile presso le Comuni interessate, affine di facilitare la continuazione dell'esercizio della linea. Turgovia se ne rimase sulle riserve, e Sciaffusa non era rappresentata.

Ferrovia del Sempione. — Le trattative tra la Francia e la Svizzera riguardo al traforo del Sempione sono entrate in un periodo attivo.

Leone Say approfitterà delle vacanze parlamentari per andare in Isvizzera a studiare la grande impresa.

— Un telegramma da Parigi, 1°, annuncia che il Consiglio generale della Senna emise il parere che il Governo francese faccia studiare prontamente il nuovo traforo delle Alpi pel Sempione, e ne promuova la realizzazione.

Disastro in Francia. — Il 4 corr. avvenne un accidente sulla ferrovia tra Nancy e Vezelise. Un treno speciale per le feste di Nancy, composto di 22 vagoni, entrò falsamente in altro binario, ed incontrò un ostacolo. La macchina ed i vagoni furono gettati l'uno sopra l'altro. Vi furono cinque morti e 31 feriti in seguito allo scontro. Credesi che la malevolenza non sia estranea all'accidente.

Ferrovie ungheresi. — L'Ispettorato generale delle Ferrovie ungheresi ha pubblicato il prospetto dei prodotti durante l'esercizio 1878. Si rileva da esso, che al 1° gennaio lo sviluppo delle linee in esercizio era di chil. 6,784.9; durante l'anno, si aprirono chil. 214.45 (cioè raccordamento Buda-Pest chil. 7.10, linee Dalya-Brod chil. 95.9, Karausebes-Orsowa chil. 88.98, e Wuag-Neustadt-Freuesin chil. 22.47). Il numero dei chil. in costruzione era, alla fine dell'anno, di chil. 43.42; ed altri 368 di nuove linee erano stati concessi.

I prodotti dell'anno salirono in complesso a fior. 54,184,244, e le spese a fior. 32,061,298; per cui l'introito netto fu di fior. 22,123,946.

Ferrovie dell'Africa centrale. — A proposito della Commissione nominata dal Governo francese per istudiare i mezzi di congiungere i possedimenti della Repubblica sul continente, e dare in seguito sviluppo al commercio della Francia, notiamo che alla Società geografica commerciale di Parigi, questa importante questione è stata recentemente sollevata; e l'ultimo numero del *Bollettino* di quella Società ne dà una relazione, accompagnata da una carta semplice e chiara, come se ne vorrebbe avere per tutte le questioni consimili all'ordine del giorno.

Al dire del relatore, gli stessi stranieri si occupano della costruzione di ferrovie su quel vasto continente, anche attraverso il deserto di Sahara, che spaventa tante immaginazioni; ed i progetti di tal genere, lungi dal sembrare una chimera, sono, secondo essi, destinati, in un avvenire prossimo, a tradursi in fatto.

Così in Inghilterra, una potente Società studia in questo momento la costruzione di una ferrovia, che deve congiungere le coste del Marocco al Niger.

Un esploratore tedesco, che, se non ci inganniamo, si trova presentemente sui luoghi, il signor Gerardo Rholfs, inviato o almeno sostenuto dalla Società di geografia di Berlino, sezione dell'Associazione internazionale africana, spera effettuare un progetto di ferrovia, che andrebbe da Tripoli al lago Tchad. Gli Italiani appoggiano questo progetto, di cui calcolano di approfittare per i primi. Infine, parecchi Stati hanno aperto gli occhi sul mercato del Sudan, che noi dobbiamo cercare di appropriarci, dice l'autore della relazione, in seguito alla nostra situazione sulle due rive del Mediterraneo ed ai nostri possedimenti nel Senegal.

Si domanda, è vero, come si potranno vincere gli ostacoli che deve infallibilmente incontrare la costruzione di una ferrovia tran-sahariana. Questi ostacoli sarebbero: il clima troppo caldo di giorno e troppo freddo di notte; la mancanza d'acqua per le macchine ed il personale; l'esistenza delle sabbie mobili; la difficoltà di stabilire degli

approvvigionamenti sufficienti di carbon fossile; finalmente, l'ostilità che si incontrerebbe senza dubbio da parte delle tribù, delle quali si traverserebbe il territorio, e specialmente dei Tuareg.

Secondo il relatore, nessuna di queste obbiezioni ha un valore scientifico. Si trovano nel Sahara degli immensi nappi d'acqua sotterranei inesauribili. L'ostilità dei Tuareg è uno di quegli errori grossolani per la loro distanza, e che si ripetono, per dir così, inscientemente. L'esploratore Rholfs la considera, del resto, come il solo serio ostacolo alla costruzione della tran-sahariana francese, come se questo ostacolo non esistesse per la linea che lo stesso viaggiatore preconizza, e che deve andare da Tripoli al lago Tchad.

I Tuareg, ammettendo che siano talvolta molesti, non saranno mai abbastanza numerosi per creare delle difficoltà insormontabili. Le Pelli Rosse, che i costruttori del *Pacific railroad*, negli Stati Uniti, ebbero incessantemente a combattere, ma che non poterono, malgrado tutti i loro sforzi, far ritardare di un'ora l'esercizio della ferrovia, erano ben più temibili. Gli Americani, ciò nonostante, sono giunti al loro scopo, come avviene sempre, quando la civiltà e la barbarie si trovano di fronte.

La sola obbiezione un po' seria che si sia opposta al progetto, è il difetto di traffico. Ora il relatore stabilisce con cifre, che un traffico di 2 a 300,000 tonnellate basterà ad assicurare il bilancio delle spese e dei profitti della ferrovia; il solo commercio delle derrate coloniali e del sale sorpasserebbe il bisogno.

Per questa via, il Senegal potrebbe esser messo direttamente in comunicazione colla sua colonia sorella, l'Algeria, ed acquisterebbe quindi lo sviluppo al quale le sue produzioui naturali gli danno diritto.

Ferrovie americane. — L'opposizione che ancora continua negli Stati Uniti contro il progetto di taglio dell'istmo di Panama, non è tanto causata da ragioni politiche, quanto da ragioni d'interesse commerciale, e specialmente dall'allarme delle grandi Compagnie delle ferrovie americane..

Il *Courrier des États-Unis* dice, a tal proposito, che « la prospettiva di veder un giorno una parte dei trasporti disertare il transito continentale per seguire la via marittima, preoccupa assai le Compagnie ferroviarie ».

Si sa quanta influenza tali Compagnie esercitano indirettameute sulla politica americana, e non è difficile scoprirne la traccia nei discorsi di molti uomini di Stato ostili al progetto del sig. Lesseps.

Il senatore americano Burnside disse ultimemente, su tale riguardo: « Noi avremo fra poco tre grandi linee ferreviarie transcontinentali, ed è tutto quanto abbisogna per le comunicazioni da un Oceano all'altro, senza necessità di permettere ai navigli francesi, inglesi, tedeschi ed italiani di farci la concorrenza ».

Ciò prova che la dottrina di Monroë giuoca pochissima parte nelle diffidenze degli Stati Uniti verso la progettata impresa.

Ferrovie del Messico. — Da una recente statistica ufficiale risulta che i chil. di ferrovie messicane in esercizio ammontano a 697.3, compresi i *tramways;* quelli in costruzione, a 68.6, compresi pure i *tramways;* e quelli in progetto, a 6,063.6, comprendendovi i *tramvays*; per cui si avranno in avvenire, tra ferrovie e *tramways*, chil. 6,829.5 in totale.

Tra le linee in esercizio si notano le due maggiori da Messico a Vera-Cruz (chil. 429.7) e da Vera-Cruz a Jalapa in *tramway* (chil. 102.7). Quelle in costruzione sono due piccoli tronchi di circa 20 chil. ciascuno, ed un *tramway* di chil. 29.4. Tra le ferrovie in progetto, la maggiore sarebbe l'Interoceanica (chil. 3,544.2), poi quelle di Leon-Rio Bravo (1,317), della Sonora (405.2) di Tehuantepec (303.9), di Metamaros-Barra de Jesus (161.7), e di Celaya-Leon (158.5); oltre a 4 piccoli tronchi, di cui due in *tramways*.

Notizie Diverse

Aula parlamentare a Montecitorio. — La Camera dei deputati, riunita il 25 aprile ultimo in Comitato segreto, nel dare incarico alla Presidenza (come fu già annunciato) di far eseguire un regolare progetto tecnico per un'aula stabile nel suo palazzo di Montecitorio, determinava che il progetto stesso si ponesse a pubblico concorso, e metteva a disposizione della Presidenza la somma di lire *tremila* per darsi in premio all'autore del migliore progetto.

In ossequio alla deliberazione della Camera, la Presidenza medesima ha ora pubblicato il relativo programma nella *Gazzetta Ufficiale.*

Il progetto, che si tratta di eseguire, riflette la costruzione di una nuova e definitiva Aula per le pubbliche tornate nel palazzo di Montecitorio, e il conseguente complemento, riattamento e riordinamento delle varie parti del palazzo, per guisa da ridurlo a conveniente sede della Rappresentanza nazionale e di tutti gli Uffizii che alla medesima sono annessi.

Gli ingegneri ed architetti, i quali vorranno prendere parte al concorso, dietro domanda indirizzata alla Direzione dei servizii amministrativi della Camera, riceveranno copia dei profili e piani del palazzo di Montecitorio.

Essi saranno inoltre ammessi a visitare l'edificio in tutte le sue parti, e dal Direttore dei servizi amministrativi saranno posti in relazione con l'ingegnere della Camera, dal quale potranno avere quelle più ampie informazioni e quei ragguagli che potessero desiderare, in ordine alle condizioni del terreno sul quale deggiono fondarsi le nuove costruzioni, allo stato dell'edifizio, ed alle esigenze del servizio affatto speciale al quale è destinato.

L'ingegnere della Camera è posto fuori concorso.

Il progetto consterà dei documenti sottoindicati:

a) Relazione informativa;

b) Descrizione particolareggiata dei lavori;

c) Tipi planimetrici, ortografici e sciografici, in scala di 1 a 100, con particolari in scala di 1 a 20 per lo meno;

d) Calcolo della quantità di ogni lavoro;

e) Perizia di stima.

I progetti dovranno trasmettersi alla Presidenza della Camera non più tardi del mese di gennaio 1880.

Saranno controdistinti con un *motto*, ed accompagnati da una scheda sigillata, la quale conterrà il nome ed il recapito dell'autore del progetto.

L'esame ed il giudizio sul merito dei progetti sarà affidato ad una Commissione di cinque membri, nominata dal Presidente della Camera.

La Commissione emetterà il suo giudizio entro il mese di marzo 1880.

All'autore del progetto prescelto dalla Commissione sarà attribuito il premio di L. 3000 assegnato dalla Camera.

Il progetto premiato resterà di proprietà della stessa, e sarà in di lei facoltà lo adottarlo per la esecuzione dei lavori, come di farlo modificare, o non darvi seguito alcuno.

Lavori al Po. — Leggiamo nel *Diritto* del 2:

Ritenuta la necessità di provvedere con norme speciali alle urgenti riparazioni delle arginature del Po, onde le medesime possano resistere all'eventualità di nuove piene; l'on. ministro Baccarini ha nominato, in data d'oggi, una Commissione di tre ispettori del Genio civile, con incarico di visitare immediatamente le arginature del Po. (*Vedi nostra Corrispondenza da Roma*).

La Commissione dovrà principalmente riconoscere se le opere proposte al Ministero dai locali Ufficii del Genio civile siano sufficienti a garantire le arginature contro le nuove piene, e quali delle opere da farsi debbono avere immediata esecuzione.

Sappiamo inoltre che il prelodato Ministro, affinchè sia provveduto più efficacemente ai servizii idraulici alla destra del Po, ha sottoposto ieri alla firma di Sua Maestà un decreto, col quale fu istituito in Revere un Ufficio del Genio civile per tutte le incombenze che sono state finora disimpegnate dall'Ufficio del Genio civile di Mantova.

— A proposito dei lavori al Po, la *Libertà* dice che il progetto di un grande lavoro di difesa esiste e' fu già studiato da varii anni.

È quello dell'ingegnere Chizzolini, il quale propone di prosciugare e bonificare le valli di Comacchio, di Ferrara e di Bologna, di Modena, mediante un gran canale collettore, che dall'alto Po condurrebbe nelle valli di Comacchio, ove avrebbe lo sbocco.

Questo progetto ha già avuto un principio di attuazione giacchè una grande Compagnia ha comperato 17,000 ettari di terreno nella valle di Comacchio ed ha già cominciato i lavori di bonificamento. Ed è appunto a questi lavori che si riferiva il disegno di legge per espropriazione a causa di pubblica utilità, presentato dall'onorevole Baccarini nella seduta del 21 luglio scorso.

Strade provinciali. — Secondo il *Popolo Romano*, il Ministero dei lavori pubblici ha invitati i Prefetti ad insistere presso i Consigli provinciali perchè siano meglio osservate le prescrizioni della legge sui lavori pubblici per la parte che si riferisce alla manutenzione delle strade provinciali.

Sarebbe intendimento del Ministero di adottare il principio che i Consigli provinciali più non corrispondano ai Comuni il premio ad essi assegnato dalla legge per la manutenzione dei tronchi interni delle strade provinciali, se prima i Comuni stessi non presentino un certificato dell'Ufficio tecnico provinciale, da cui risulti della piena esecuzione dei lavori.

Concorsi per opere agrarie — Con R. Decreto del 19 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.) è aperto un concorso a sette premii: due di L. 4000 l'uno e medaglie d'oro, due di L. 3000 l'uno e medaglie d'argento, e tre di lire 2500 e medaglie di bronzo, od un oggetto d'arte del valore corrispondente, a favore di Enti morali e di privati, singoli o consorziati, che eseguiscano, nell'interesse dell'agricoltura e con buona riuscita, opere:

a) di prosciugamento; *b)* di irrigazione; *c)* di prosciugamento e di irrigazione simultanea, servendosi dell'acqua proveniente dalla bonificazione per utilizzarla nella irrigazione; *d)* di colmata alternata con coltivazione agraria.

Il prosciugamento, di cui alla lettera *a*, dovrà abbracciare una superficie acquitrinosa o paludosa non minore di ettari quindici; l'irrigazione, di cui alla lettera *b*, una estensione non minore di ettari venti; la bonificazione e la irrigazione cumulativa, una estensione non minore di ettari trenta; e la colmata, di cui alla lettera *d*, una estensione non minore di ettari dieci.

Il prosciugamento può essere eseguito con fossi scoperti o con una fognatura qualunque, ma deve essere completo in modo da rendere il terreno bonificato coltivabile a frumento d'inverno.

La irrigazione deve essere regolare e ben provveduta di mezzi di scolo, in modo che le acque colaticcie non facciano ristagno.

L'acqua proveniente dal prosciugamento potrà essere condotta ad irrigare terreni anche a notevole distanza, ma dovrà esserlo con canale regolare, che non dia luogo a ristagni.

Le colture irrigate possono essere diverse, secondo la natura dei luoghi.

Le dichiarazioni di concorso debbono essere trasmesse al Ministero di agricoltura, industria e commercio non più tardi del 31 marzo 1880, e prima che siano incominciati i relativi lavori, eccezione fatta per le colmate in corso.

Le opere, di cui alle lettere *a*, *b* e *c*, debbono essere condotte a termine non più tardi del 31 marzo 1882.

Quelle di cui alla lettera *d*, si suddividono in due categorie:

1. Colmate in corso, e per effetto delle quali sulle colmate stesse sia già stata eseguita con buon esito, per due anni almeno antecedenti all'epoca suindicata, una coltura, sia irrigua, che asciutta;

2. Colmate incominciate dopo la pubblicazione del concorso, e regolarmente proseguite con soddisfacente risultato sino all'epoca suindicata.

Il Ministero d'agricoltura, ricevuta la dichiarazione del concorso, fa esaminare lo stato dei terreni.

Spirati i termini suddetti, il Ministero stesso ordina altra visita, per accertarsi se i concorrenti abbiano soddisfatto alle condizioni del concorso.

Dei risultati del concorso sarà presentata relazione al Consiglio d'agricoltura, al quale è attribuita l'aggiudicazione del premio.

Concorsi diversi — Si previene il pubblico che il 1° febbraio 1880 avranno luogo in Roma, presso il Ministero della marina, avanti apposita Commissione, gli esami di concorso per l'ammissione di quattro ufficiali ingegneri nel Corpo del Genio navale.

Le condizioni che si richiedono per essere ammessi agli esami anzidetti sono pubblicate nella *Gazz. Uffi.*

Gli aspiranti dovranno far pervenire le loro domande, colla indicazione del proprio domicilio, corredate dei necessarii documenti che comprovino riunire essi i requisiti sopra accennati, non più tardi del giorno 16 novembre 1879, al Ministero della marina (Direzione generale del materiale).

Verificata la regolarità delle domande dei candidati, questi verranno chiamati agli esami, con invito a domicilio.

— Il Consiglio di amministrazione dell'Università Israelitica di Torino ha aperto un concorso per un progetto d'Oratorio Israelitico e locali accessorii in Torino, con un premio di lire tremila.

Il termine del concorso scadrà il 15 ottobre prossimo; le altre condizioni sono contenute in apposito programma, che si può avere dalla Segreteria del detto Consiglio (via S. Francesco da Paola, N. 13, piano terreno).

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 12 giugno (*Gazz. Uffi.* del 28 luglio p. p.), la Società per le operazioni di credito cooperativo, ed altre, sedente in Barile (prov. di Potenza), col titolo di *Società cooperativa di Barile-Banca di soccorso ed incoraggiamento alle arti, all'agricoltura, all'industria ed al commercio,* col capitale di L. 8000, diviso in 400 azioni da L. 20 ciascuna, e colla durata di 10 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Vaglia postali. — La Direzione generale delle poste rende noto che dal 1° agosto corr., la conversione dell'importo dei vaglia postali rilasciati da Uffizii italiani su Uffizii della Germania, della Svezia, della Norvegia e della Danimarca, vien fatta in base al ragguaglio seguente:

a) Per i vaglia della Germania, 1 marco corrisponde a L. italiane oro 1.24;

b) Per i vaglia sulla Svezia, la Norvegia e la Danimarca, 1 corona è l'equivalente di lire italiane oro 1,408.45.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Milano (ferrovia Saronno), Bollate, Cusano sul Seveso e Paderno Milanese.

Nello stesso giorno in Marsciano (provincia di Perugia) ed in Sissa (provincia di Parma) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Taglio dell'istmo di Panama. — Scrivono da Bordeaux, 22:

Il conte Lesseps, accompagnato dai membri della Società geografica, è giunto nella nostra città alle cinque e mezzo, in battello. Egli pranzò alla Prefettura, e poscia fu tenuta una conferenaa nella sala dell'Alhambra, alle 8 e mezzo della sera.

Il sig. Lalande, presidente della Camera di commercio di Bordeaux, presiedeva l'adunanza, organizzata da lui stesso. Egli presentò all'assemblea il Lesseps, che fu accolto da una lunga salva d'applausi.

Il Lesseps passò in rassegna i lavori dell'istmo di Suez, le obbiezioni che si facevano alla loro esecuzione, le difficoltà che lo attorniarono, e l'opposizione degli ingegneri

inglesi. Tuttavia egli trionfò di tutti gli ostacoli. Dichiara che ha l'idea di condurre a Panama gli stessi collaboratori, gli stessi ingegneri, che hanno compiuto il taglio dell'istmo di Suez. Egli troverà in Francia il denaro necessario, imperocchè la Francia ha fiducia in lui. Non teme l'opposizione; per lo contrario, essa è utile, e gioverà a stimolare lo zelo di tutti.

Il Lesseps fece poscia la storia degli studii intrapresi pel taglio dell'istmo di Panama; spiegò specialmente i lavori del Congresso del 1875, e ricordò l'Esposizione universale dello scorso anno. Indi descrisse i varii progetti di canali, che sono stati abbandonati principalmente in causa della loro lunghezza e della necessità di costruire delle numerose chiuse. Il solo progetto pratico, secondo lui, è quello che segue la ferrovia: esso ha soli 73 chilometri di lunghezza, e nessuna chiusa, condizione indispensabile al successo.

L'opposizione degli Stati Uniti non è da temersi: gli ingegneri americani hanno promesso il loro concorso. Il sig. Bennett, direttore del *New-York Herald*, ha del pari promesso il suo.

Quest'opera si farà coi capitali di tutti i paesi; essa sarà indipendente e non politica, e verrà amministrata dagli stessi capitalisti.

Il sig. Lesseps crede che l'apertura del Canale potrà effettuarsi entro sette od otto anni, e sarà di gran vantaggio per la Francia e per Bordeaux.

Questo discorso terminò in mezzo a vivissimi applausi

— Leggesi poi nei giornali parigini :

I rappresentanti di varie Case bancarie di Parigi si sono riuniti recentemente nei locali della Compagnia di Suez, via Clary. Un'altra simile riunione era avvenuta il giorno antecedente, coll'intervento di Lesseps e sotto la presidenza di suo figlio.

Gli intervenuti hanno promesso alla unanimità di prestare il loro gratuito concorso per facilitare l'imminente emissione del capitale della Società interoceanica per il taglio dell'istmo americano; e ciò dietro il solo rimborso delle spese, mettendo in pari tempo a disposizione del sig. Lesseps le loro succursali di Parigi e della provincia, come pure le loro Case o rappresentanti all'estero. La Compagnia del Canale di Suez concorrerà col proprio Stabilimento di credito, come anche per mezzo di molti suoi corrispondenti, per facilitare l'emissione delle Azioni per il Canale americano.

Le condizioni d'emissione sono le seguenti: versamento di L. 25 all'atto della sottoscrizione e 100 dopo il riparto.

La sottoscrizione pubblica avrà luogo, tanto in America che in Europa il 6 e 7 agosto corr.

— La *London and Company Bank* ricevette, in nome del Governo degli Stati Uniti di Colombia, la cauzione versata dal sig. Ferdinando Lesseps.

La concessione pel taglio del canale interoceanico è ora definitiva.

— I giornali ungheresi pubblicano una dichiarazione del generale Turr, in risposta alle numerose domande direttegli al suo arrivo da Vienna a Budapest, per sapere la sua opinione rispetto all'opposizione manifestatasi negli Stati Uniti d'America contro il progetto del taglio dell'Istmo di Panama.

In questa dichiarazione, il generale Turr dice: « che simile opposizione fu fatta a suo tempo dall'Inghilterra al progetto del Canale di Suez, opposizione che è stata ben più grande di quella che alcuni Americani sembrano far oggi al progetto del taglio di Panama. Ciò nonostante la Francia ha dato il suo capitale al conte Lesseps per fare il Canale di Suez, ed oggi l'86 per cento degli introiti del Canale stesso provengono appunto da bastimenti inglesi.

« Oggi ancora la Francia sarà quella cha darà la maggior parte del capitale pel taglio dell'Istmo di Panama; ed a colpo sicuro, saranno in maggior parte gli Americani quelli che pagheranno gli interessi ed i dividendi ai capitalisti francesi ed agli altri, che parteciperanno alla realizzazione di cotesto colossale progetto ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii le transazioni, non furono molte nella scorsa scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 389 al 388 contanti ; le Obbligazioni relative si tennero sul 280; i Boni a 587.

Le Sarde, della serie A, si vendettero a 285; quelle della serie B, a 281. Le nuove pagate a 263.65 circa. — Le Romane mantennero il prezzo di 118.50 a 119.

L'Alta Italia, quotata a 291.75; le Pontebbane a 425 e 426; le Obbligazioni ferrovie Centrali Toscane a 443.

A Parigi ben tenute le Lombarde sul 200 al 201 circa; le Obbligazioni sul 264 — Le Vittorio Emanuele si tennero a 275 e 273 — Le Azioni Ferrovie Romane a 105 e 108; le Obbligazioni a 307 e 305.

CONVOCAZIONI

Società per la cardatura e filatura dei cascami di seta in Jesi — Gli azionisti sono riconvocati in seduta straordinaria pel giorno 20 corrente in Bologna, sede sociale (via Pignattari, 1), per udire le comunicazioni del Consiglio d'amministrazione, per la riduzione del capitale sociale, e per modificazioni allo statuto sociale.

Società vetraria Veneto-Trentina in Milano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 4 settembre p. v. in Milano (via Montebello, 17), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio al 30 giugno 1879, o la relazione dei revisori, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1879.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Dal 1° agosto corrente si paga agli azionisti il dividendo semestrale in L. 9.50, e quello annuale in L. 9 per azione; presso la ditta Giuseppe Malan e C. in Torino.

Avvisi d'Asta

Il 12 corrente, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di chilog. 20.000 di ottone in lamiera mezzana, in diminuzione della somma di L. 40,327.50, così ridotta pel ribasso già offerto. Consegna entro 30 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta Carseolana Albense, compreso fra l'abitato di Colli e quello di Carsoli, della lunghezza di m. 9128.77, per la presunta somma di L. 147,990. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 8500, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'arginatura di 2ª categoria a destra del Ticino, compresa fra la Chiavica Folla presso Gaviola ed il Gravellone abbandonato nella località detta Stanga Verde, della lunghezza di m. 6224, per la presunta somma di lire 160,966. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito interinale L. 8000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tratto della strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il Vallone Fico di Nanna e S. Antonio di Cropalati, della lunghezza di m. 10,394.83, in diminuzione dell'importo di L. 163,549, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale lire 10,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale tra Giffone e Cinquefrondi a Mammola, compreso fra Cinquefrondi ed i Piani della Lincina, della lunghezza di m. 15,492, in diminuzione della presunta somma di L. 307, 631.14, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte metallico sul fiume Mesima, lungo la strada Monteleone-Metramo, per il presunto importo di L. 239,870. Deposito cauzionale L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione del ponte metallico sul Marapotamo, lungo la detta strada Monteleone-Metramo, per il presunto importo di L. 128,320. Deposito cauzionale L. 6000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Villapiana alla Stazione di Torre Cerchiara, della lunghezza di m. 7314.91, per la presunta somma di L. 58,528.66. Deposito interinale L. 3330; cauzione definitiva L. 5800.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Bagnoli Irpino (provincia di Avellino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada rotabile dall'abitato ai piani di Laceno, della lunghezza di m. 5221, per il presunto importo di lire 65,528.86. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6600.

— Il 18 detto mese, presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio ad uso della Scuola magistrale in città S. Angelo, per il presunto importo di L. 45,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2500 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6750, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra il ponte sul fiume Sinno sotto Favale ed il ponte sul torrente Ricciardelli presso Rotondella, della lunghezza di m. 10,189.62. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

27ª Settimana. — *Dal 2 all'8 luglio* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	376,205.35	260.17
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	289,323.45	200.09
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 86,881.90	+ 60.08
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	10,918,997.65	7,551 17
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	9,907,630.63	6,851.75
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,011,367.02	+ 699.42
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	101,669.48	88.03
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	99,601.56	86.84
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 2,067.92	+ 1.19
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.19	4,185,480.99	3,626.34
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,143.92	3,673,598.09	3,211.41
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.27	+ 511,882.90	+ 414.93

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,529,87	14,364.61	8,166.02
Piccola Velocità	6,870,64	316.32	4,824.47
Totali . . .	40,400.51	14,680.93	12,990,49

Strade Ferrate Romane

18ª Settimana — *Dal* 1° *al* 6 *maggio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	536,338.74	16,636.66
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	523,287.36	16,466.71
Differenza (in più . . .	24	13,051.38	169.95
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 6 maggio 1879 .	1,664	9,274,311.39	16,145.45
Periodo corr. 1878	1,657	9,351,909.77	16,349.30
Aumento	4	—	—
Diminuzione	—	77,598.38	203.85

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	8,902.24	»	33,039.27	41,941.51
Bagagli e cani.	»	99.93	»	484.67	584.60
Merci a G.V. ..	»	795.77	»	4,522.18	5,317.95
Merci a P.V. ..	»	6,567.38	»	24,751.33	31,318.71
Introiti diversi.	»	337.75	»	579.44	917.19
Totale L.	»	16,703.07	»	63,376.89	80,079.96

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per fornitura di tavoloni di Quercia Rovere.

La Società delle Ferrovie Romane volendo acquistare seimila (6,000) metri quadri di tavoloni di Quercia Rovere per la costruzione dei Cunei occorrenti per l'armamento a cuscinetti, apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere alla detta fornitura, la quale sarà divisa in tre lotti di duemila (2,000) metri quadri ciascuno.

Il Capitolato d'appalto è visibile presso la Direzione generale della Società (Uffizio dell'Economato), nell'Uffizio centrale dell'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento e presso i Capi Stazione di ROMA, FOLIGNO, SIENA ed AREZZO.

I tavoloni dovranno essere esclusivamente di Quercia Rovere, dello spessore di millimetri ottanta (0,080), della lunghezza variabile da $1^{m},08$ a $2^{m},16$ e della larghezza non minore di $0^{m},14$.

La prima consegna di essi tavoloni dovrà aver luogo un mese dopo la firma del contratto, secondo le prescrizioni del Capitolato, e la fornitura continuerà per consegne mensili in ragione di metri quadri 400 per ogni lotto, in modo da essere ultimata entro cinque mesi a partire dalla data del precitato contratto.

Ogni concorrente dovrà per ciascun lotto fare nella Cassa della Società un deposito di garanzia del valore di italiane L. 300 in contanti o in Cartelle del Debito pubblico.

Le offerte, compilate secondo la Modula inserta nel Capitolato, dovranno pervenire alla Direzione generale della Società avanti le ore 12 meridiane del giorno 18 agosto 1879.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione: *Offerta per Tavoloni.*

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quegli che avesse offerto minor prezzo. Essa intende su tale riguardo rimanere perfettamente libera.

Firenze, 27 *luglio* 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 13 Agosto 1879 N.° 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

RELAZIONE DEL SENATORE BRIOSCHI

sulle costruzioni ferroviarie

(*Continuazione e fine — V. N. 32*).

Determinate nel modo indicato le linee di ferrovia delle prime tre categorie, autorizzato il Governo a costruire linee secondarie di comprovata utilità per una data lunghezza chilometrica, ognuno di voi, egregi Colleghi, si domanderà se il progetto di legge che esaminiamo stabilisca criterii sufficientemente precisi, perchè nella costruzione successiva di quelle linee si dia la preferenza a quelle di cui la importanza militare, commerciale, economica è più riconosciuta, e non si cada nel facile errore di iniziare la costruzione di un troppo grande numero di esse, con evidente spreco del pubblico danaro. Pur troppo, anche questo ragionevole desiderio non trova soddisfazione nel progetto di legge; anzi le disposizioni degli articoli 26 e 27 lo contraddicono. È ciò, del resto, che la prima Commissione della Camera espone senza reticenze nella sua Relazione (pag. 36), dove dice: « Difatti, l'art. 26 (25 della Commissione), avendo proporzionato la cifra annuale a spendersi fra le varie categorie, ha dimostrato con ciò come si sia voluto dar mano alla costruzione di tutte quante ad un tempo, nei limiti della erogazione annuale per ciascuna di esse fissata. Da queste ragioni convinta la vostra Commissione, ammise che era in presenza di una legge di costruzione con tutte le sue conseguenze; *onde ne consegue che, per corrispondere al voto della legge, tutte le linee debbono essere condotte a termine nel tempo designato, anche quando, risultando insufficiente la somma, occorressero novelli fondi* ».

Ma, per formarsi un chiaro concetto delle conseguenze degli articoli sopra citati, oltre il prospetto che costituisce l'all. 1° della presente Relazione, ci parve opportuno di indicare qui, ad esempio, quale dovrà essere, secondo il progetto di legge, la suddivisione della somma di 60 milioni fra le linee delle varie categorie in alcuni anni avvenire.

ESERCIZIO 1880.

Spesa per precedenti impegni	L. 32,500,000
Spesa per costruzione delle linee 1ª e 2ª della cat. I	» 10,000,000
Spesa per costruzione delle linee 3.ª 4.ª 5.ª 6ª, 7ª, 8ª della categoria I	» 9,600,000
Acquisto di materiale mobile	» *per memoria*
Spesa per costruzione di linee delle categorie II, III, IV	» 7,900,000
	L. 60,000,000

ESERCIZIO 1882.

Spesa per precedenti impegni	L. 19,500,000
Spesa per costruzione delle linee 1ª e 2ª della cat. I	» 12,000,000
Spesa per costruzione delle linee 3ª. 4ª. 5ª. 6ª, 7ª, 8ª della categoria I	» 16,000,000
Acquisto di materiale mobile	» 2,000,000?
Spesa per costruzione di linee delle altre categorie	» 10,500,000
	L. 60,000,000

ESERCIZIO 1891.

Spesa per impegni precedenti	L. 5,600,000
Spesa per costruzione delle linee 1ª e 2ª della cat. I	» 2,000,000
Spesa per costruzione delle linee 3ª. 4ª. 5ª 6ª, 7ª, 8ª della cat. I	» 33,000,000
Acquisto di materiale mobile.	» 4,000,000?
Spesa per costruzione di linee di altre categorie	» 16,000,000
	L. 60,000,000

Le conseguenze del sistema adottato sono quindi le seguenti: 1°. Si trascina per un tempo di gran lunga maggiore del necessario la costruzione delle linee 1ª e 2ª della categoria I, o per dir meglio, la costruzione della Roma-Solmona, giacchè quella della linea Novara-Pino dovrà essere compiuta pel 1881, in adempimento della Convenzione di Berna. 2° Si pone il Governo in una situazione assai difficile, lasciandolo arbitro di scegliere su quale o su quali fra le altre linee di quella I categoria debba spendere le successive somme poste a sua disposizione, ed ancora più per le somme riservate alle altre categorie. 3°. Se infine il Governo, per cansare gli evidenti pericoli della scelta, distribuisce con equa mano sopra moltissime linee le somme annue di cui può disporre, si immobilizza in breve tempo un enorme capitale, con grave iattura delle nostre finanze.

Il Governo francese, come fu più volte rammentato nella discussione di questo progetto alla nostra Camera elettiva, presentava nello scorso anno a quella Assemblea un progetto di legge relativo alla classificazione della rete complementare delle ferrovie d'interesse generale. Il progetto, che comprendeva 162 linee nuove, oltre 51 linee già concesse e dichiarate di interesse locale, le quali per mezzo di riscatto od altrimenti dovevano essere incorporate a quelle di interesse generale, per una complessiva lunghezza di chilometri 8700, non consta che di quattro articoli; e l'accurato studio fattone, prima della presentazione, da Commissioni regionali, da una Commissione centrale, dai Consigli generali, dal Ministero della guerra, infine dal Consiglio superiore di ponti e strade, ebbe per effetto che, con discussione relativamente breve, fosse approvato dai Corpi legislativi (1). Ora ci si permetta di qui riferire testualmente un breve brano dell'*Exposé des motifs*, col quale quel distinto ingegnere, il ministro dei lavori pubblici Freycinet, esponeva all'Assemblea francese le ragioni del suo progetto. Il Senato potrà dalla lettura di questo brano avere più completi elementi per apprezzare al loro giusto valore le critiche, che abbiamo dovuto fare fin qui al progetto in discussione, e ritrarre forse dalla lettura stessa criterii di giudizio rispetto alle proposte che l'Ufficio centrale si onorerà sottoporgli più avanti.

Ecco ora il brano:

« Alcune persone hanno espresso il timore che l'adozione di questo progetto di legge non avesse per conseguenza di trascinare il paese al di là dei limiti che esso sarebbesi forse imposti, se fosse rimasto sempre libero delle sue decisioni. Si è detto che, se oggi la esecuzione di 300, 400 o 500 milioni di spese in ferrovie non era eccessiva, vista l'abbondanza delle risorse disponibili, poteva arrivare un momento, nel corso di un periodo decennale, in cui lo stato economico del paese non lo permettesse. Si è ragionato cioè, come se il voto sul progetto di legge dovesse ora già legare il paese per la totalità dei lavori previsti, e non gli lasciasse più il diritto di arrestarsi, se lo giudicasse necessario. Si è dimenticato che la legge attuale non fa che determinare un programma, ma che essa non ne rende punto la esecuzione obbligatoria. Quest'obbligo non risulterà che da leggi ulteriori, presentate successivamente, le quali da una parte pronuncieranno la dichiarazione di pubblica utilità delle linee già classificate; e dall'altra fisseranno ciascun anno la somma a stanziarsi in bilancio per la loro esecuzione. Il paese sarà adunque assolutamente libero in ciascun anno di accelerare o di rallentare i lavori, di continuarli o di sospenderli. Esso sarà assolutamente padrone delle sue decisioni, come se la presente legge non esistesse; la sola differenza che la sua adozione avrà introdotta si è, che i lavori avranno una regola, una direzione; che si saprà prima su quali punti debbono convergere gli sforzi, a quale scopo generale essi concorrono; si avrà, in una parola, un programma, ed un piano, in luogo di non averne.... Da qualunque punto di vista ci poniamo, parci che il progetto attuale di classificazione sia un atto insieme saggio ed opportuno. Esso soddisferà il paese, preciserà le sue aspirazioni in materia di ferrovie, assegnerà uno scopo alla sua attività, prometterà un impiego nazionale ai suoi capitali; nello stesso tempo esso delimiterà il dominio esatto della viabilità ferroviaria d'interesse generale, ed aprirà così il campo alla iniziativa dipartimentale per la viabilità d'interesse locale ».

Questo, e non più, era l'obbligo imposto al Governo nostro dall'art. 26 della più volte rammentata legge del 1870; e, siccome avviene spesso in materie così delicate, l'averlo oltrepassato non crediamo abbia recato giovamento alla cosa pubblica.

Se non che, giunti a questo punto, voi potreste, egregi Colleghi, chiederci, ed a ragione, come mai, avendo riconosciuto sì gravi mende nel progetto che ci sta innanzi, come mai, dopo averle poste in tanta luce, possiamo ritenere per buono, per opportuno, il voto di approvazione del progetto, che vi annunciavamo nelle prime parole di questa Relazione? A darvi sufficiente spiegazione di questa apparente contraddizione, ricorderemo dapprima alcune parole della Relazione che l'attuale on. Ministro dei lavori pubblici premetteva al suo progetto di legge 18 maggio 1878. « L'art. 26 della legge 28 agosto 1870 (scriveva egli) resta perciò ancora inadempito, ed i voti di tante nobili parti del Regno, che domandano di non rimanere prive più a lungo di comunicazioni ferroviarie, e sono pronte, per ottenerle, a larghi sacrifizii finanziarii, non hanno potuto ancora essere soddisfatti. Ciò è avvenuto, non tanto per le condizioni appena ora assodate delle nostre finanze, quanto perchè non sono state ancora stabilite le norme, secondo le quali lo Stato dovrebbe prestare il suo concorso, in misura giustamente adeguata alle difficoltà d'arte ed alla utilità pubblica di ciascuna ferrovia ».

Ora, gli appunti da noi fatti al progetto sottoposto al vostro esame, il confronto istituitone coll'analoga legge francese, non devono renderci così ingiusti verso il progetto stesso, da farci dimenticare che esso comprende quella classificazione di linee, quel programma, quel codice ferroviario, di cui il legislatore del 1870 aveva fatto obbligo al Governo. Di più, la lunga discussione che ebbe luogo nella Camera elettiva si è in massima parte aggirata sopra quella classificazione; e senza volere ora esprimere alcun giudizio intorno la bontà del sistema adottato, che forse prestavasi a qualche deliberazione meno matura, pure non si può non riconoscere che, siccome risultato di quella discussione, fu raggiunto lo scopo di avere formulato un programma di costruzioni ferroviarie da lungo tempo desiderato.

Ma, a questa prima giustificazione di quel voto, una seconda possiamo aggiungerne; ed essa la troviamo, per buona fortuna, in un articolo dello stesso progetto di legge. È l'art. 32, il quale prescrive che « colla legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere e delle somme a stanziarsi per le singole categorie, col riparto per ciascuna linea ».

Le tabelle A, B, C, annesse al progetto, che in qualche modo stabiliscono una classificazione delle nuove linee in tre categorie; la determinazione del concorso delle Provincie e dei Comuni per le linee delle categorie II e III, contenuta negli articoli 4, e 5; infine l'art. 32 sopra citato, ebbero, noi crediamo, una, decisiva influenza nel consigliare quel voto, al quale rendeva già propensi la non dubbia importanza economica e politica del progetto.

Però agli accennati inconvenienti derivanti dall'articolo 26 del presente progetto (inconvenienti che non potranno se non in qualche parte essere diminuiti da una giudiziosa applicazione dell'art. 32), altri dobbiamo aggiungerne, i quali, come i primi, hanno origine, a nostro avviso, nel falso concetto di aver voluto regolare troppo ad un tratto la materia ferroviaria.

Dall'allegato 2° della presente Relazione, che riproduce l'allegato VII° della Relazione Baccarini 18 maggio 1878, rilevasi che nei sette anni dal 1871 al 1877 inclusivi, lo Stato ha speso per costruzioni ferroviarie una somma media annuale di L. 56 milioni e mezzo circa. L'annua

(1) La legge fu promulgata il 17 luglio p. p. (come annunciammo). (La Red.)

somma richiesta di 60 milioni dal nuovo progetto non potrebbe quindi dirsi grave, se potesse considerarsi come un *maximum* di spesa, intorno la quale annualmente il Parlamento è chiamato ad esprimere la propria opinione. Ma nel progetto di legge che esaminiamo, la cosa corre ben diversamente: è un miliardo e duecento sessanta milioni che il Parlamento delibera di spendere, in un determinato tempo, in costruzioni ferroviarie; si comprende perciò come il Governo potesse preoccuparsi del modo con cui far entrare nelle casse dello Stato una così ingente somma, e nello stesso tempo venire in aiuto delle Provincie e dei Comuni per la loro parte di concorso. Il modo immaginato dagli onorevoli Baccarini e Doda consisteva nella emissione di un titolo speciale e fruttifero al 5 per cento ed ammortizzabile in 75 anni: titolo a garanzia del quale costituivasi la ipoteca legale su tutte le linee costrutte in forza della presente legge, che rimanevano proprietà dello Stato. La emissione del titolo, secondo il primitivo progetto, poteva farsi dal Governo nelle epoche e nei modi che stimasse più opportuni e colle norme che sarebbero stabilite per Regio Decreto. Ma, nella discussione alla Camera dei deputati, questa proposta fu in parte migliorata, limitando la facoltà concessa dalla legge al Ministro del tesoro rispetto alla emissione dei titoli, per modo che ogni anno ne fossero emessi soltanto quanti occorrano per far entrare nelle casse dello Stato la somma dei 60 milioni. L'on. relatore della Commissione, l'attuale Ministro delle finanze, osservava, a proposito di questa limitazione, che « o il titolo nell'emettersi trova facile collocamento « nell'interno, ed allora sarà il caso di proseguire in questo « sistema; o per avventura il titolo si troverà poco utile, « poco proficuo allo Stato, ed allora nulla impedisce che « si cambi sistema, che si surroghi un altro titolo a quello « che ora abbiamo determinato coll'art. 28, o anche la « emissione di rendita, che è la forma più comune con « cui si compiono le operazioni di credito dello Stato ».

Noi non possiamo convenire nell'opinione espressa allora dall'on. Grimaldi: non crediamo, cioè, si possa con tanta facilità passare da un sistema di titoli speciali ad un altro, od a quello dell'emissione di Consolidato; mentre i titoli definiti dall'articolo 28 hanno una garanzia ipotecaria stabilita nell'articolo 29, che non potrà suddividersi secondo le annuali emissioni.

Noi avremmo perciò creduto più opportuno partito quello che aveva pure trovato fautori nella Camera elettiva, e che recenti esperienze di altri paesi avrebbero potuto consigliare, di non preoccupare l'avvenire col fissare nella legge un determinato sistema; tanto più che la necessità della creazione di una Cassa delle Strade Ferrate e della emissione di un titolo speciale, allo scopo di procurare alle Provincie ed ai Comuni i mezzi per soddisfare gli obblighi loro imposti dal progetto di legge (necessità che si era posta avanti in favore del sistema stesso), non era dimostrata; anzi, come benissimo si osservava, era dimostrata all'evidenza l'inutilità di quella creazione, allorquando la somma annua, che per mezzo suo volevasi procurare alle Provincie ed ai Comuni, era ridotta a poco più di otto milioni.

Noi osiamo per ciò esprimere la fiducia che l'onorevole Ministro delle finanze, ponderate meglio le osservazioni fatte da varie parti sulla opportunità di quella speciale operazione finanziaria, vorrà, in occasione che, conformandosi al disposto dell'art. 32 sopra riferito, dovrà presentare al Parlamento le proposte del Ministero colla legge del bilancio di prima previsione per le modalità dell'applicazione di questa legge per l'anno 1880, ritornare sull'argomento e riflettere se non fosse il caso di chiedere una modificazione agli articoli 28 e 29 della medesima nel senso da noi indicato (*).

Varie altre osservazioni, sebbene di minore portata delle precedenti, saremmo in debito di fare ad altri articoli, pei quali specialmente la forma non è sembrata la più corretta al vostro Ufficio centrale. Così potrebbe desiderarsi fossero meglio specificate le condizioni, alle quali è soggetto il concorso delle Provincie stabilito nell'art. 5; fossero più chiaramente definite le conseguenze dell'art. 6, e poste in relazione col disposto dell'art. 8; fossero introdotte alcune necessarie distinzioni fra le linee delle varie categorie, in ordine alle disposizioni dell'art. 16. Ma queste ed altre mende di minor conto non parvero tali al vostro Ufficio centrale da importare modificazioni al progetto, una volta che, per le ragioni lungamente esposte sopra, erasi rinunciato a migliorarlo in parti più essenziali.

Esaminati così, con quella cura che il breve tempo ci permise, i varii articoli del progetto di legge, dovremmo ora, ad esaurire il nostro mandato, portare la vostra attenzione sulla parte, che in certa guisa potrebbe dirsi la più sostanziale del progetto stesso, cioè sulle tabelle A, B, C., l'importanza delle quali a nessuno può sfuggire, siccome quelle che stabiliscono il nostro programma ferroviario per un lungo periodo d'anni. Questa disamina però, per quanto tornerebbe gradita specialmente a chi scrive, richiederebbe un tempo non breve e la necessità di studii, che l'urgenza di deliberare sul progetto non può permettere.

Il vostro Ufficio centrale trovasi quindi costretto, per quanto a malincuore, a limitarsi ad accennarvi, e pur troppo anche superficialmente, alcune questioni sorte mentre discutevasi la scelta di quelle linee, ed a rendervi conto in via sommaria delle numerose petizioni giunte al Senato.

Di queste troverete un elenco, egregi Colleghi, nell'allegato terzo della presente Relazione.

Esaminatelo un istante, e vi accorgerete tosto come la ragione di essere di alcune fra quelle petizioni si trovi nel fatto che, a quella classificazione di linee, a quel programma ferroviario, essendosi proceduto senza la scorta di criterii generali direttivi (criterii però, non devesi tacerlo, molto difficili a stabilirsi), i propugnatori di altre linee dovevano avere largo campo di confronti e di proposte. Si aggiunga a ciò che, per varie linee, la classificazione essendosi spinta fino a precisarne il tracciato, anche prima che sufficienti studii tecnici fossero intervenuti ad avvalorare od a scemare il valore di considerazioni d'altra natura, le Comunità, che dai tracciati stessi vedono svanire speranze lungamente accarezzate, dirigono al Senato i loro reclami, nell'intento che non sia chiusa ogni via a qualche modificazione di andamento stradale, la quale fosse riconosciuta opportuna.

« Io ammetto, diceva con molta ragione l'attuale signor Ministro dei lavori pubblici in una recente tornata della Camera elettiva, io ammetto che tutti i membri del Parlamento possano avere i criterii, che si fondano sulla sintesi geografica, commerciale, strategica; ma non ammetto che tutti possano avere quelli che la sola analisi topografica fornisce. Finchè, lungo l'andamento di una linea, si incontra un centro di commercio, un centro strategico, un porto di mare, un centro amministrativo di qualsivoglia ordine, qualunque membro del Parlamento può farsene un concetto, e può dire: Voglio precisarlo per legge, la linea passerà di lì. Ma, fatto questo, basta ».

Le petizioni, come facilmente rileverete dall'unito elenco, si ponno distinguere in tre classi: alcune di esse, cioè, riguardano linee delle quali non fu tenuto alcun conto nel progetto; altre riflettono il tracciato di linee ammesse; le ultime infine sono relative alla categoria, nella quale una determinata linea fu inscritta.

Prima per importanza, fra quelle non comprese nelle tabelle del progetto di legge, è la linea che fu denominata Adriatico-Tiberina, e rispetto la quale furono presentate alla Presidenza del Senato ben sette petizioni. Questa linea, definita giustamente dall'on. Baccarini siccome l'ideale delle linee d'abbreviamento, congiungerebbe Roma a Venezia per la via più breve; e quindi, per mezzo della Mestre-Portogruaro, Portogruaro-Gemona, già classificate nella terza categoria, avvicinerebbe Roma a Trieste di oltre duecento chilom. e di altrettanti circa il valico della Pontebba. La Camera dei deputati, in seguito a non breve discussione, riconosciuta l'importanza di questa linea, dava voto favorevole al seguente ordine del giorno: « La Camera, riconoscendo che per il completamento della rete

(*) Vedi più sotto il Decreto ministeriale su questo argomento. LA RED.

ferroviaria del regno occorre un nuovo valico appenninico nel versante orientale coll'obbiettivo di Roma, valico che sia coordinato alla grande linea progettata d'una ferrovia Adriatico-Tiberina, passa all'ordine del giorno ».

Il vostro Ufficio centrale non può che associarsi a questo voto della Camera; anzi, considerando che una delle obbiezioni fatte alla linea Adriatico-Tiberina fu quella d'essere piuttosto linea di abbreviamento che di complemento (obbiezione la quale ha perduto valore, dopo che coll'art. 34, aggiunto al progetto durante la discussione, si fece obbligo al Governo di presentare un progetto di legge per la costruzione di una diretta comunicazione ferroviaria fra Napoli e Roma), raccomanda al Governo le indicate petizioni; e confida che l'ulteriore studio dell'importante questione contenuta nel riferito ordine del giorno della Camera potrà essere sottoposto al Parlamento, tosto che esso debba occuparsi di linee di abbreviamento.

La ferrovia denominata Sotto-alpina, che congiungerebbe Torino-Ivrea-Biella-Gattinara ad un punto della linea Novara-Pino pel Gottardo, ebbe autorevoli propugnatori alla Camera, allo scopo che fosse introdotta fra quelle di terza categoria; ma, trovati oppositori Ministero e Commissione, non ottenne che di essere tenuta presente « quando si dovrà compilare l'elenco delle linee di quarta categoria ». La petizione inviata al Senato tende ancora ad ottenere che quella linea prenda posto nella terza categoria; ed il vostro Ufficio centrale, apprezzando le considerazioni di ordine commerciale ed economico poste avanti, in sua difesa, dai suoi proponenti, trasmette quella petizione al Ministero, perchè possa essere presa in considerazione ogni qualvolta ulteriori studii avessero comprovata la convenienza di introdurre modificazioni in questa parte del presente progetto di legge.

Così anche la linea Como-Varese-Laveno, giunta, come forse la precedente, troppo tardi sul campo, chiede al Senato una migliore posizione, per mezzo di una petizione della Municipalità di Varese. Non v'ha dubbio che questa ultima città, importante capoluogo di circondario, non avendo comunicazione ferroviaria col suo capoluogo di provincia, Como, se ne duole a ragione; mentre vede nella stessa provincia riconosciuti altri bisogni della stessa specie, ma non identici, a tutto suo danno. Giustizia vuole che, nella ipotesi accennata scrivendo della linea Sotto-alpina, il Governo esamini di nuovo la questione promossa da questa petizione, tenendo anche presenti gli sforzi già fatti da questo circondario in altri tempi per unirsi per ferrovia con Gallarate.

Il Comitato promotore di una ferrovia Modena-Lucca ripete, nella sua petizione al Senato, gli argomenti in favore di essa già svolti nella Camera elettiva; ma la deliberazione presa rispetto alla linea rivale Parma-Spezia, e le ragioni militari prevalenti che la dettarono, parvero al vostro Ufficio centrale troppo degne di considerazione per ritornare sulla questione.

Fra le petizioni relative a tracciati, due specialmente richiamarono l'attenzione dell'Ufficio centrale: quelle cioè inviate dall'Amministrazione provinciale, dalla Camera di commercio di Firenze e da altri Corpi morali, in favore del tracciato Faenza-Firenze, da sostituirsi a quello di Faenza-Pontassieve, adottato dalla Camera; e quelle delle rappresentanze dei Comuni di Vittorio e di Conegliano, tendenti ad ottenere che al tracciato Treviso-Montebelluna-Feltre-Belluno sia sostituito l'altro, Treviso-Conegliano-Vittorio-Fadalto-Belluno. In favore della prima modificazione di tracciato si allega che la opinione degli intelligenti di cose militari non fu concorde nel prescegliere uno piuttosto che l'altro; che, non esistendo i progetti di esecuzione, la grave differenza di spesa fra i due andamenti di linea, che faceva preferire il secondo al primo, non è assodata; che infine, Firenze, questa città che, per le sue strettezze finanziarie, ha così grande bisogno di aiuto, subirebbe anche in questa occasione un rilevante danno. Senza disconoscere il valore delle altre, l'Ufficio centrale si è fermato a quest'ultima considerazione, ed apprezzandola, come certamente farà il Senato, la credette sufficiente per raccomandare al Ministero le suindicate petizioni.

Se il tempo lo permettesse, una più lunga disamina meriterebbero i due tracciati in contestazione per la linea Treviso-Belluno. Qui ci troviamo di fronte a due progetti studiati da valenti ingegneri privati, e gli elementi di confronto sarebbero a nostra disposizione. I petenti osservano che la considerazione principale, la quale faceva prescegliere il tracciato per Feltre, non sussiste, giacchè non è esatto che il costo di costruzione della linea, seguendo l'uno o l'altro andamento, rimanga lo stesso; ed invero, la differenza fra la lunghezza delle due linee a costruirsi pare debba condurre a quel risultato. In ogni modo, noi crediamo degna anche questa petizione dell'attenzione del Ministero, e ad esso la raccomandiamo per maggiori studii.

Varie petizioni per miglioramento di categoria trovansi registrate nell'elenco alleg. 3°; ma basti averle rammentate, non essendo nostro intendimento, come già esponemmo, il proporre direttamente modificazioni al progetto.

Un'ultima petizione infine, sulla quale crediamo dover richiamare l'attenzione del signor Ministro dei lavori pubblici e del Senato, è quella presentata dall'ing. Agudio, allo scopo che il sistema funicolare di sua invenzione (il quale, come è noto, ha funzionato con felice successo per molti mesi a Lanslebourg), sia adottato a vincere le forti pendenze che s'incontrano nel tracciato della linea Roma-Sulmona. Il vostro Ufficio centrale sente troppo che questa petizione comprende una questione tecnica di primo ordine, per esprimere una opinione in proposito; esso si limita perciò ad indicarla all'on. signor Ministro.

Signori Senatori,

Le considerazioni che vi abbiamo esposte fin qui dovettero, per necessità di tempo, limitarsi strettamente alle disposizioni del progetto che ci sta dinanzi. Il vostro Ufficio centrale riconosce per primo che l'importante argomento fu da esso trattato in modo incompleto, e gliene duole. Esso sente che, consigliandovi voto favorevole ad un progetto di legge che impegna lo Stato alla costruzione di oltre seimila chilometri di ferrovia, l'esame delle modalità che potranno essere adottate nella sua *esecuzione* doveva essere preceduto da una serie di considerazioni di carattere più generale, che valessero a giustificare il proposto aumento della nostra rete ferroviaria e la distribuzione delle nuove linee nelle varie provincie, indipendentemente dai mezzi coi quali raggiungere quello scopo. Ma, voi tutti lo sapete, i fatti economici, di cui la statistica rivela e coordina gli elementi costitutivi, sono per loro natura complessi; ed il ricorrere, come accade sovente, ad alcuni fra quegli elementi, senza tener conto di altri, o senza ricercare in questi i coefficienti necessarii a determinare il valore od il peso dei primi, conduce spesso ad illusioni e ad errori. Perciò, mentre avremmo potuto colla più grande facilità porre sotto ai vostri occhi una lunga serie di cifre dedotte da prospetti statistici italiani e stranieri; mentre avremmo potuto stabilire facili confronti fra le cifre stesse; posti nel bivio di porre in disparte o l'esame accurato delle disposizioni contenute negli *articoli* del progetto di legge, o le ragioni d'ordine economico che avevano consigliato la sua presentazione al Parlamento, non abbiamo dubitato nella scelta, tanto più che gli antecedenti parlamentari da noi riferiti potevano indurci a ritenere che quelle ragioni erano ormai assodate.

Ed infatti, se consideriamo che la Germania, dopo il 1870, aumenta in media annualmente di 1500 chilom. la sua rete ferroviaria; che la Francia, la quale pure durante *l'Impero* aveva costrutto una media annuale di 850 *chilom.* di ferrovie, coll'ultima legge citata più addietro e colle altre leggi speciali che la precedettero, si appresta ad eguagliare la Germania, devesi concludere che ogni obbiezione di massima al progetto che discutiamo sarebbe ingiusta. Solo che questo non è che un lato della questione: il confronto con quei paesi è d'uopo completarlo con quello delle rispettive risorse finanziarie; e, se crediamo necessario seguire il loro esempio nell'ampliare il nostro piano ferroviario, è d'uopo non dimenticare gli esempi di prudenza e di cautela, che presso quelle nazioni prevalgono ad ogni innovazione nel loro sistema tributario.

Ed ora, o signori, una parola ancora sul progetto. Noi vi abbiamo a più riprese esposto il nostro modo di vedere sull'efficacia dell'art. 32, per emendare via via nella

applicazione le disposizioni di esso, che ci erano parse meno buone. Noi speriamo di avere assenziente il Senato in questa nostra convinzione; ed è perciò che, pur consigliandovi ancora una volta a deliberare favorevolmente sul progetto di legge, vi preghiamo di voler onorare del vostro voto il seguente ordine del giorno:

(Qui segue l'ordine del giorno, già da noi riferito insieme colla votazione della legge).

PROVVEDIMENTI
per la costruzione delle nuove linee ferroviarie
APPROVATE DAL PARLAMENTO

Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto ai Prefetti del Regno la seguente circolare, corredata dagli elenchi delle ferrovie di 1ª, 2ª e 3ª categoria approvate dal Parlamento, in riserva di ulteriori disposizioni anche per quelle della categoria 4.ª

Roma, 2 agosto 1879.

I provvedimenti proposti dal Governo per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno, con le modificazioni che furono la conseguenza di lunghi ed accurati studii per parte della Commissione parlamentare, e di ampie e memorabili discussioni alla Camera dei deputati, dopo ottenuta l'approvazione del Senato del regno, ebbero pur sollecita la sanzione sovrana, sicchè la relativa legge nº 5002 (serie 2ª) potè dal Governo essere pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del regno* del 30 p. p. mese di luglio, nº 177.

Ora pertanto che tali provvedimenti sono diventati legge dello Stato, io debbo affrettarmi ad invitare i signori Prefetti del regno, affinchè richiamino sulle singole disposizioni della legge medesima l'attenzione delle Amministrazioni provinciali e comunali, premendomi che le Amministrazioni stesse abbiano tosto ad occuparsi della parte esecutiva della legge, in quanto può dipendere dalle loro deliberazioni; mettendomi così in grado di concretare il programma di esecuzione, che deve essere presentato al Parlamento coi bilanci di 1ª previsione.

Le Amministrazioni provinciali dovranno quindi essenzialmente occuparsi:

1º Dei contributi, che sono loro richiesti come concorso obbligatorio per la costruzione delle linee della tabella *B*, o di 2ª categoria;

2º Del concorso richiesto per la costruzione di quelle della tabella *C*, ossia della 3ª categoria, e della quota che le Provincie potranno a loro volta, per queste linee, addossare ai Comuni direttamente interessati, giusta l'articolo 7 della legge.

In quanto alle ferrovie della 4ª categoria, il Ministero si riserva di fare alle Amministrazioni provinciali e comunali ulteriori e concrete comunicazioni, dopo che gli saranno note le deliberazioni che per le linee, di cui agli articoli 3, 5 e 10 della legge, le Amministrazioni stesse dovranno emettere sui seguenti oggetti:

a) Sulle linee per le quali si volessero invocare le disposizioni, di cui all'articolo 12, per la *concessione* colle norme della legge 20 giugno 1873, nº 1475 (serie 2ª);

b) Su quanto è previsto specialmente all'articolo 15 della legge, allo scopo di avere titoli di preferenza nella graduale esecuzione dei lavori;

c) Sulle linee infine, per le quali, in applicazione del disposto dell'articolo 18 della legge, dovranno essere inoltrate regolari domande di concessione, che il Governo è autorizzato di fare per Decreto Reale.

Le Provincie specialmente interessate nella costruzione della ferrovia da Eboli a Reggio dovranno eziandio deliberare intorno al concorso speciale nella spesa di costruzione di cui è fatta menzione all'articolo 31 della legge.

Nelle deliberazioni di che trattasi, le Amministrazioni suddette potranno avere per norma i presuntivi di costo e di lunghezza per ogni linea, esposti in via preventiva, o di massima, negli atti parlamentari, giusta le qui allegate tabelle; salvo, ben inteso, quelle ulteriori e più concrete deliberazioni che saranno del caso, dopo che, compiuti ed approvati i progetti di esecuzione, potrà essere accertato il costo delle linee e l'ammontare delle quote di concorso, ai termini dello articolo 4 della legge.

Come la S. V. ben vede, le deliberazioni sugli oggetti sovra enunciati mirano a mettere il Governo in misura di dare pronta e vigorosa esecuzione alla legge fin dai primi atti preparatorii, che sono di competenza di questo Ministero.

Epperò la S. V. vorrà raccomandare alle Amministrazioni provinciali e comunali che nelle loro deliberazioni nulla pretermettano di quanto la legge attribuisce alle Provincie ed ai Comuni, sicchè l'azione del Governo possa svolgersi con efficacia e sulla base di chiari ed espliciti intendimenti dei Corpi morali interessati.

I grandi benefizii, che dalle nuove costruzioni ferroviarie debbono derivare per la prosperità del paese in generale, nonchè pel vantaggio morale e materiale delle singole provincie del regno, mi affidano che, tanto nei signori Prefetti, quanto nelle Amministrazioni provinciali e comunali, questo Ministero troverà costante, volonterosa ed efficace cooperazione pel compimento di tutti gli atti e provvedimenti richiesti per la esatta esecuzione della legge.

Il Ministro A. BACCARINI.

Elenco delle linee di 1ª categoria.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza in chilometri	Costo presunto, escluso il materiale mobile	Costo chilometrico	SPESA A CARICO dello Stato	SPESA A CARICO delle Provincie e dei Comuni interessati
1	Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende	87 »	20,000,000	229,885	20,000,000	»
2	Roma alla linea Aquila-Solmona	161.2	56,400,000	349,870	56,400,000	»
3	Parma-Spezia con diramazione a Sarzana	119 »	46,000,000	386,555	43,341,000	(1) 2,659,000
4	Faenza-Pontassieve	97.3	40,000,000	411,110	39,850,000	(1) 150,000
5	Terni-Rieti-Aquila	87.3	31,000,000	355,097	30,795,750	(1) 204,250
6	Campobasso-Benevento	76 »	25,000,000	277,778	25,000,000	»
7	Codola-Nocera	4 »	600,000	150,000	600,000	»
8	Reggio Calabria-Paola-Castrocucco, alla linea Eboli-Romagnano, per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento . . .	521.5	211,000,000	404,600	200,255,000	(1) 10,745,000
		1,153.3	430,000,000	372,843	416,241,750	13,758,250

(1) Sovvenzioni votate dai Comuni e dalle Provincie per le linee passate dalla 2ª alla 1ª categoria, e devolute allo Stato (art. 31 della legge).

Elenco delle linee di 2ª categoria.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza in chilometri	Costo presunto, escluso il materiale mobile	Costo chilometrico	SPESA A CARICO dello Stato	SPESA A CARICO delle Provincie e dei Comuni interessati
1	Bassano-Primolano	30 »	7,500,000	250,000	6,750,000	750,000
2	Aosta-Ivrea	67 »	15,000,000	223,880	13,500,000	1,500,000
3	Linea di accesso al Sempione (da Gozzano a Domodossola)	54 »	11,000,000	203,704	9,900,000	1,100,000
4	Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda	70 »	33,000,000	471,429	29,700,000	3,300,000
5	Succursale dei Giovi	19 »	16,000,000	842,105	14,400,000	1,600,000
6	Sondrio-Colico-Chiavenna	63.7	8,830,000	138,618	7,947,000	883,000
7	Belluno Feltre-Treviso	76 »	9,000,000	118,421	8,100,000	900,000
8	Macerata-Albacina	82 »	8,200,000	100,000	7,380,000	820,000
9	Ascoli-San Benedetto	28 »	3,000,000	107,143	2,700,000	300,000
10	Teramo-Giulianova	25 »	4,200,000	168,000	3,780,000	420,000
11	Avezzano al tronco Ceprano-Boccasecca	75 »	18,200,000	242,667	16,380,000	1,820,000
12	Campobasso-Termoli	66 »	30,500,000	462,121	27,450,000	3,050,000
13	Benevento-Avellino	33 »	6,000,000	181,818	5,400,000	600,000
14	Cosenza-Nocera Tirrena	47 »	21,044,000	447,744	18,939,600	2,104,400
15	Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro	40 »	10,000,000	250,000	9,000,000	1,000,000
16	Taranto-Brindisi	75 »	8,000,000	106,667	7,200,000	800,000
17	Messina-Patti al tronco Cerda-Termini	205 »	45,000,000	219,512	40,500,000	4,500,000
18	Siracusa-Licata	181 »	37,000,000	204,420	33,300,000	3,700,000
19	Adria-Chioggia	30.6	3,600,000	117,647	3,240,000	360,000
	Totali	1,267.3	295,074,000	232,837	265,566,600	29,507,400
	Economia a farsi nelle costruzioni adottando sistemi a tipo economico od a sezione ridotta	»	—13,333,333	—10,521	—12,000,000	— 1,333,333
	Residuano	1,267.3	281,740,667	222,316	253,566,600	28,174,067

Elenco delle linee di 3ª categoria.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza in chilometri	Costo presunto, escluso il materiale mobile	Costo chilometrico	SPESA A CARICO dello Stato	SPESA A CARICO delle Provincie e dei Comuni interessati
1	Novara-Varallo	53.5	6,250,000	116,822	5,000,000	1,250,000
2	Chivasso-Casale	52 »	6,760,000	130,000	5,408,000	1,352,000
3	Bra-Carmagnola	19 »	1,900,000	100,000	1,520,000	380,000
4	Cuneo-Mondovì	25 »	3,000,600	144,000	2,880,000	720,000
5	Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni coi prolungamenti Stradella-Pavia	72 »	7,000,000	97,222	5,600,000	1,400,000
6	Airasca-Cavallermaggiore	32.9	3,200,000	97,060	2,560,000	640,000
7	Lecco-Como e Ponte San Pietro-Seregno	33 »	6,600,000	200,000	5,280,000	1,320,000
		31 »	5,000,000	161,300	4,000,000	1,000,000
8	Parma-Brescia-Iseo	104 »	16,500,000	158,654	13,200,000	3,300,000
9	Mantova-Legnago	32 »	4,320,000	135,000	3,456,000	864,000
10	Mestre-San Donà-Portogruaro	51.5	7,000,000	135,922	5,600,000	1,400,000
11	Bologna-Verona	108 »	15,660,000	145,000	12,528,000	3,132,000
12	Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramaz. Lavezzola-Lugo).	142 »	15,830,000	111,479	12,664,000	3,166,000
13	Gaiano-Borgo San Donnino	19 »	3,040,000	160,000	2,432,000	608,000
14	Piombino-Cornia	13 »	934,000	71,845	747,200	186,800
15	Lucca-Viareggio	22 »	4,267,400	193,840	3,413,920	853,480
16	Aulla-Lucca	87 »	30,000,000	344,827	24,000,000	6,000,000
17	Viterbo-Attigliano	31 »	5,300,000	171,000	4,240,000	1,060,000
18	Dalla Stazione di Frascati alla città	41 »	720,000	175,610	576,000	144,000
19	Velletri-Terracina	66 »	6,600,000	100,000	5,280,000	1,320,000
20	Caianello-Isernia	36 »	6,500,000	180,555	5,200,000	1,300,000
21	Sparanise-Carinola-Gaeta	66 »	5,025,000	76,137	4,020,000	1,005,000
22	Salerno-San Severino	16 »	3,200,000	200,000	2,560,000	640,000
23	Foggia-Lucera	19 »	1,000,000	57,895	800,000	200,000
24	Foggia-Manfredonia	36 »	2,800,000	77,778	2,240,000	560,000
25	Candela-Fiumara-d'Atella	25 »	4,500,000	180,000	3,600,000	900,000
26	Ponte Santa Venere-Avellino	81.1	28,000,000	345,252	22,400,000	5,600,000
27	Ponte Santa Venere per Venosa, Altamura e Gioia	142.6	24,000,000	168,300	19,200,000	4,800,000
28	Solmona-Isernia-Campobasso	165 »	58,000,000	351,515	46,400,000	11,600,000
29	Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza	58 »	18,000,000	310,344	14,400,000	3,600,000
30	Zollino-Gallipoli e dalla Stazione di Gallipoli al porto	35 »	3,000,000	85,714	2,400,000	600,000
31	Valsavoia-Caltagirone	62 »	11,000,000	177,419	8,800,000	2,200,000
32	Ceva-Ormea	34 »	5,000,000	147,059	4,000,000	1,000,000
33	Sant'Arcangelo-Fabriano	112 »	19,315,000	172,500	15,452,000	3,863,000
34	Legnago-Monselice	39 »	4,900,000	125,641	3,920,000	980,000
35	Gallarate alla Pino-Novara	31 »	6,500,000	209,677	5,200,000	1,300,000
36	Portogruaro-Casarsa; Casarsa-Spilimbergo-Gemona e traversale Treviso-Motta	29 »	3,375,000	116,379	2,700,000	675,000
		45 »	4,050,000	90,000	3,240,000	810,000
		40 »	3,600,000	90,000	2,880,000	720,000
	Totali	2069.7	362,246,400	175,000	289,797,120	72,449,280
	Economia a farsi nelle costruzioni adottando sistemi a tipo economico od a sezione ridotta	»	—37,500,000	—18,000	—30,000,000	— 7,500,000
	Residuano	2069.7	324,746,400	157,000	259,797,120	64,049,280

CASSA DELLE STRADE FERRATE

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il seguente decreto del Ministro del tesoro:

Visto l'art. 28 della legge 29 luglio 1879, n.° 5002, per la costruzione delle ferrovie complementari, col quale fu stabilito che vi sarà una Cassa delle Strade ferrate garantita dallo Stato, presso l'Amministrazione della Cassa dei Depositi e Prestiti e alla dipendenza della medesima, per il servizio dei titoli da emettersi a norma dell'articolo stesso, allo scopo di procurare allo Stato, alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii i mezzi per soddisfare gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla suddetta legge;

Ritenuto, giusta l'ultimo comma del precitato articolo 28 della legge 29 luglio 1879, che con R. Decreto dovranno essere stabilite le norme opportune per il tempo, il modo ed il saggio delle emissioni, per il sorteggio ed il rimborso dei titoli, per il pagamento dei frutti e per tutt'altro riferentesi all'andamento amministrativo della Cassa predetta;

Considerata la necessità che le suddette norme siano compendiate in un regolamento speciale per la Cassa delle Strade ferrate, da emanarsi, come sopra, con Decreto Reale, il quale regolamento non soltanto sia il risultato di studii tecnici amministrativi sulle basi di altre istituzioni congeneri, ma sia inoltre l'espressione dello spirito del disposto di legge per cui fu istituita la detta Cassa, tenuto conto dello scopo della medesima, delle dichiarazioni del Governo e delle discussioni avvenute nel Parlamento;

Determina quanto segue:

È istituita una Commissione di nove membri per fare gli studii opportuni e le conseguenti proposte al Governo di un regolamento, da emanarsi con Reale Decreto, per stabilire e determinare le norme di servizio della Cassa delle Strade ferrate, da istituirsi a termini e per gli effetti dell'art. 28 della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

A far parte della Commissione suddetta sono nominati i signori:

Comm. Brioschi prof. Francesco, senatore, presidente;

Comm. De Cesare Carlo, consigliere alla Corte dei conti, senatore;

Comm. Mancardi avv. Francesco, deputato al Parlamento;

Comm. Morana Giov. Battista, deputato al Parlamento;

Comm. Perazzi ing. Costantino, consigliere di Stato, deputato al Parlamento;

Cav. Sanguinetti Adolfo, deputato al Parlamento;

Comm. Pagnolo avv. Gaetano, ispettore generale del Debito pubblico;

Comm. Bianchi Francesco, direttore capo-divisione nel Ministero del tesoro, membro del Consiglio della Cassa dei Depositi e Prestiti;

Comm. Rosmini avv. Cesare, direttore capo-divisione nel Ministero delle finanze, membro come sopra.

Il signor Direttore generale del Debito pubblico porrà a disposizione della Commissione uno o più funzionarii per l'ufficio di segretario e per ogni altra occorrenza.

La Commissione dovrà presentare le proposte del regolamento di cui si tratta al Ministro del Tesoro entro il mese di ottobre prossimo venturo.

Dato a Roma, addì 5 agosto 1879.

Il Ministro B. GRIMALDI.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI
(Maggio 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il solito prospetto dei prodotti, riferibili al mese di maggio a. c., confrontati con quelli del maggio 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

(1) Vedi *Monitore* N. 31 a. c.

Il prodotto generale del detto mese salì a L. 13,312,866 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,747,635
Bagagli	»	272,578
Merci a grande velocità	»	1,274,094
Id. a piccola velocità	»	5,929,447
Prodotti diversi	»	89,112
Totale	L.	13,312,866

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

			1879		1878
Ferrovie	dello Stato	L.	7,636,990	L.	7,266,939
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,229,868	»	1,130,720
»	Romane	»	2,255,369	»	2,262,881
»	Meridionali	»	1,939,174	»	1,809,298
»	Venete	»	77,322	»	64,401
»	Sarde	»	92,141	»	89,041
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	36,002	»	35,565
»	Torino-Rivoli	»	11,978	»	13,674
»	Settimo-Rivarolo	»	11,365	»	11,844
»	Milano-Saronno-Erba	»	14,330	»	»
»	Conegliano-Vittorio	»	8,327	»	»
	Totale	L.	13,312,866	L.	12,684,363

Si ebbe dunque nel maggio 1879 un aumento di lire 628,503.

Aumentarono le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 370,051; le Ferrovie di Società private esercitate dallo Stato L. 99,148; le Meridionali di L. 129,876; le Venete di L. 12,921; le Sarde di L. 3,100; e Torino-Lanzo di L. 437; senza calcolare il nuovo tronco Milano-Saronno, che non era aperto nel 1878.

Diminuirono invece le Romane di L. 7,512; Torino-Rivoli di L. 1,696; e Settimo-Rivarolo di L. 479.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel maggio 1878 era di soli chil. 8258, nel maggio 1879 era invece di chil. 8366, come nel mese precedente, non essendosi aggiunti nel maggio altri chil. nuovi.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto maggio 1879, confrontati con quelli dello stesso periodo 1878, presentano le cifre seguenti:

			1879		1878
Ferrovie	dello Stato	L.	35,488,773	L.	33,767,423
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	»	5,950,005	»	5,496,678
»	Romane	»	10,997,868	»	11,169,281
»	Meridionali	»	8,679,703	»	7,873,152
»	Venete	»	351,743	»	292,525
»	Sarde	»	410,690	»	378,749
Ferrovia	Torino-Lanzo	»	164,596	»	148,189
»	Torino-Rivoli	»	52,280	»	53,275
»	Settimo-Rivarolo	»	51,828	»	11,844
»	Milano-Saronno-Erba	»	30,710	»	»
»	Conegliano-Vittorio	»	12,633	»	»
	Totale	L.	62,190,829	L.	59,191,116

Si ebbe pertanto nel 1879 un aumento di L. 2,999,713. Tutte le linee aumentarono, salvo le Romane ch'ebbero una diminuzione di L. 171,413, e Torino-Rivoli che diminuì di L. 995. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di maggio 1879, confrontato con quello del maggio 1878, presenta le medie seguenti:

			1879		1878
Ferrovie	dello Stato	L.	2,032	L.	1,942
»	di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,345	»	1,209
»	Romane	»	1,340	»	1,364
»	Meridionali	»	1,337	»	1,247
»	Venete	»	564	»	470
»	Sarde	»	398	»	447

Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,125	»	1,111
» Torino-Rivoli	»	298	»	1,139
» Settimo-Rivarolo . . .	»	495	»	623
» Milano-Saronno-Erba .	»	682	»	»
» Conegliano-Vittorio . .	»	757	»	»
Media complessiva	L.	1,605	L.	1,559

Si ebbe dunque nel maggio 1879 un aumento di L. 55.

Aumentarono le Ferrovie dello Stato di L. 90, le Ferrovie di Società private esercitate dallo Stato di L. 106, le Meridionali di L. 90, le Venete di L. 94, e Torino-Lanzo di L. 14.

Diminuirono invece le Romane di L. 24, le Sarde di L. 49, Torino-Rivoli di L. 141, e Settimo-Rivarolo di L. 129.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio al 31 maggio 1879, in confronto di quello dello stesso periodo 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	9,446	L.	9,069
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	6,363	»	5,878
» Romane	»	6,593	»	6,756
» Meridionali	»	5,986	»	5,429
» Venete.	»	2,567	»	2,135
» Sarde	»	1,777	»	1,903
Ferrovia Torino-Lanzo	»	5,143	»	4,630
» Torino-Rivoli	»	3,356	»	4,439
» Settimo-Rivarolo	»	2,253	»	2,961
» Milano-Saronno-Erba . .	»	3,412	»	»
» Conegliano-Vittorio . . .	»	4,211	»	»
Media complessiva	L.	7,531	L.	7,207

Si ebbe pertanto nel 1879 un aumento di L. 261.

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 377; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 485; le Meridionali di L. 557; le Venete di L. 432; e Torino-Lanzo di L. 513.

Diminuirono invece: le Romane di L. 163; le Sarde di L. 126; Torino-Rivoli di L. 83; e Settimo-Rivarolo di L. 708.

Quanto alla navigazione del lago di Garda (quella del Lago Maggiore essendo esercitata dai fratelli Mangili), il prodotto del mese di maggio 1879 fu di L. 11,808, cioè con un aumento di L. 677 in confronto del maggio 1878; ed il prodotto dal 1° gennaio a tutto maggio 1879 ascese a lire 43,818, cioè con un aumento di L. 942 in confronto dell'eguale periodo del 1878.

Nostre Corrispondenze

Roma, 12 agosto.

Ricorderete come nell'adunanza generale degli azionisti della Società della Ferrovia del Gottardo, tenutasi il 28 giugno in Lucerna, siasi principalmente discusso e deliberato intorno all'importantissimo soggetto della costruzione della linea del Monteceneri. Ma ciò che forse neppur voi sapete, non essendosene mai fatto pubblica parola se non m'inganno, si è che siffatta questione non potè venir posta all'ordine del giorno dell'Assemblea nel prescritto termine di quattro settimane prima. Ebbene, questo lievissimo vizio di forma, che non fu manco menomamente avvertito da chi vi aveva quasi esclusivamente, secondo me, diritto e competenza, voglio dire dall'Assemblea medesima, fu al contrario obbiettato seriamente da parecchi membri del Consiglio d'amministrazione nell'ultima seduta del 30 luglio, sostenendosi la conseguente nullità delle deliberazioni degli azionisti. Parve però infondatissima ai consiglieri italiani questa tesi, ed anche sollevata fuori della sua opportuna sede, e lo dimostrarono (io ho ragione di credere) con vigorose ragioni. Ma, negandone pure la necessità giuridica, convennero senza soverchia esitazione a che il Consiglio convocasse una nuova adunanza degli azionisti per riproporre loro, nei termini prescritti, le risoluzioni a votarsi riguardo la linea del Monteceneri. (Vedi le *Notizie ferroviarie estere*).

E si comportarono, a parer mio, abilmente e prudendentemente i nostri consiglieri nella difesa del principio e nella condiscendenza allo scrupoloso rispetto della forma. Fra qualche tempo (ove, Dio non voglia, gli interessi della Società del Gottardo non prosperassero), l'incidente sollevato in seno al Consiglio poteva venire impugnato, forse a torto sempre, ma con maggiore gravità dagli azionisti; poteva soprattutto la Società creare imbarazzi all'Italia, almeno temporaneamente, obbiettando nulla la doppia obbligazione incontrata colla Convenzione pel Monte Ceneri di abbandonare:

1° all'apertura dell'esercizio della linea, le tasse addizionali per le mercanzie in trasporto usuale, ammesse dall'art. 8 del trattato internazionale 15 ottobre 1869;

2° appena l'introito lordo della linea, durante due anni complessivamente, avrà superato la cifra di fr. 22,000 all'anno per chilometro, le tasse addizionali per i passeggieri, ammesse dal trattato medesimo.

Nè io saprei abbastanza lodare il proponimento, che di pieno accordo manifestarono, mi si assicura, i nostri consiglieri, proponimento di presentare al Governo una relazione parziale di ogni seduta del Consiglio di amministrazione del Gottardo. E credo anzi ch'essi abbiano deliberato di riferire per intanto e senza ritardo al Ministero, quali condizioni dovrebbero, secondo essi, verificarsi, acciocchè possa tornare veramente seria ed efficace l'opera dei nostri consiglieri, l'intervento italiano infine, molto, ma molto legittimo nell'amministrazione d'un'opera che costerà al nostro Erario sessanta milioni mal contati.—

Gravi questioni di massima rimangono sempre a risolversi sulle modalità dei lavori da eseguirsi nel tronco più importante del Tevere, la sistemazione a monte di Ponte Elio. Fu discusso ed approvato, è già gran tempo, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici un progetto per mantenere in questo tronco il fiume nell'attuale suo alveo; ma non fu deciso mai tale partito, perchè altri sistemi di opere venivano caldamente propugnati. Volle quindi l'on. ministro Baccarini, nel passato suo Ministero, che si intraprendessero gli studii della deviazione del fiume per i Prati di Castello, la cui opportunità e convenienza fu specialmente caldeggiata, e combattuta nel tempo stesso, per molteplici considerazioni d'ordine idralico, storico, igienico ed edilizio. Ora questi studii arrivarono al loro termine completo, e l'egregio direttore dei lavori del Tevere, ingegnere Zucchelli, sta dando l'ultima mano ad una elaborata relazione intorno all'importante progetto da lui redatto. Non mancherò di tornarvi sopra presto, ed anche a lungo, e forse per più d'una volta. —

Tra le ultime deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Sezione prima approvò, con avvertenza, un progetto di variante al tracciato del primo tronco della provinciale di 2ª serie detta di S. Giuseppe dei Mortilli, da Poggio Reale alla Guglia sulla trazzera di Corleone in provincia di Trapani.

E dalla Sezione seconda furono approvati diversi progetti per riparazioni alle arginature del Po nelle provincie di Ferrara, Pavia, Parma, Rovigo, in seguito all'ultima piena di giugno, ed agli argini del fiume Adige nelle provincie di Verona e Rovigo. B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ai primi di settembre prossimo avrà luogo la visita annuale ai lavori della grande Galleria del Gottardo, riferentisi al 7.o anno di costruzione, affine di

constatare l'entità del lavoro eseguito e farne quindi la necessaria liquidazione.

Da parte del Governo italiano, sono incaricati, come al solito, i sigg. comm. Mattia Massa, direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, e Felice Biglia, Ispettore del Genio civile.

Rappresenterà la Germania il Commissario Kinel.

La visita incomincierà dall'imboccatura di Airolo.

In questi ultimi mesi si è verificato sulle linee dell'Alta Italia un aumento di traffico veramente straordinario, e che è ad augurarsi abbia a continuare.

Dove i trasporti crebbero maggiormente si fu nelle provenienze dal porto di Genova; ed a darne una adeguata idea, basta confrontare il numero dei veicoli carichi che hanno giornalmente traversato la galleria dei Giovi provenienti da Pontedecimo, durante i mesi di giugno e luglio dello scorso e del corrente anno, che risulta dalle cifre seguenti;

Giugno 1878	Media giornaliera dei carri carichi			n.	452
» 1879	id.	id.	id.	»	590
Luglio 1878	id.	id.	id.	»	523
» 1879	id.	id.	id.	»	647

Donde si ha la media complessiva, pei detti due mesi del corrente anno, superiore di ben 130 veicoli carichi al giorno, in confronto alla media pegli stessi mesi dello scorso anno.

Nè è a credersi che tale aumento provenga da uno spostamento nel percorso del traffico, poichè anche i trasporti per le linee di Savona e di Pisa offrono pure un notevole accrescimento.

Alcuni giornali hanno annunciato che pel 20 corr. si aprirebbe il tronco austriaco della ferrovia Pontebbana in congiunzione con quello italiano. Noi possiamo affermare che finora nessuna comunicazione a tale riguardo è pervenuta al nostro Governo od all'Amministrazione ferroviaria. (Vedi in proposito le *Notizie ferroviarie italiane).*

Col 15 corrente, la circolazione dei convogli sulla linea Torino-Chieri sarà regolata da un nuovo orario modificato, coll'aggiunta di due treni festivi, però in via di semplice esperimento.

Il sig. Gaetano Gotti di Firenze, nella sua qualità di agente generale dell'Associazione Anglo-Italiana per la luce *Albo-carbon*, ha presentato all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia la domanda per essere autorizzato a sperimentare in una delle Stazioni della rete il suo sistema d'illuminazione; il quale consiste nel far passare il gas in un recipiente contenente una materia solida carburante, in modo che il gas acquista un potere illuminante superiore a quello ordinario, e ciò allo scopo di ottener maggiore luce con risparmio di spesa.

Di tale sistema, che si allontana dai sistemi già conosciuti, sostituendosi una materia carburante solida alla liquida, si faranno esperimenti nella Stazione centrale di Milano, e noi non mancheremo di riferirne l'esito, nell'interesse generale dei consumatori di gas.

Riceviamo all'ultimo momento il resoconto dell'adunanza generale degli azionisti delle Ferrovie Romane, che ebbe luogo ieri in Firenze; e ne riferiamo la parte sostanziale:

L'adunanza è aperta alle ore 12 1|4.

I notari constatano che gli intervenuti sono 148, rappresentanti numero 129,487 Azioni, delle quali, Romane N. 103,765 e Livornesi N. 25,722, per un capitale di L. 62,685,710, aventi diritto a N. 11,566 voti.

Il presidente comm. *Fenzi*, constata la regolarità dell'Adunanza, dichiara l'Assemblea legittimamente costituita, e dà lettura, a nome del Consiglio, del discorso relativo all'operato dell'Amministrazione ed allo scopo della presente adunanza.

Dopo ciò, il socio avv. *Facheris* domanda se il Consiglio si sia dato carico di esaminare la proposta che alcuni soci avrebbero intenzione di fare, cioè di prorogare anche questa adunanza, com'era stata prorogata dalla Camera dei deputati la definitiva votazione del progetto di legge per il riscatto delle Romane.

Il *Presidente* risponde che il Consiglio ha esaminato la questione, e l'ha discussa lungamente; ed ha dovuto convincersi che, se era ragionevole la proroga nel 30 giugno, non sembrava oggi al Consiglio ugualmente giustificato il rinvio a quattro mesi della discussione del bilancio, al quale hanno diritto gli amministratori, che presentarono i loro conti, e tanto più quelli che sono usciti dí ufficio e che hanno diritto di ripetere il loro deposito. Che perciò, mentre il Consiglio non trova ragione da opporsi al rinvio della nomina dei Consiglieri, dovrebbe esporre tutte le ragioni che stanno, a parer suo, a dimostrare la necessità di discutere ed approvare il bilancio e l'altra proposta, che interessa tutta la classe degli impiegati, riferendosi alla Cassa delle pensioni.

Il socio *Facheris* ringrazia il Presidente; ed a nome di molti suoi amici, presenta un ordine del giorno, diretto a rinviare a dicembre la nomina dei consiglieri e dei revisori.

Dopo qualche osservazione dei soci *Ferraris* ed *Ascoli*, il *Presidente*, per consultare l'intiero Consiglio sulla proposta Facheris, sospende momentaneamente l'adunanza, ed il Consiglio si ritira per deliberare.

Riaperta l'adunanza, il *Presidente* dà nuova lettura dell'ordine del giorno Facheris e delle poche modificazioni che il Consiglio avrebbe desiderato vi fossero introdotte, perchè, specialmente nella parte motiva, non si dicesse nulla che potesse apparire di biasimo per il Consiglio quando non si discute il suo operato; e domanda all'avvocato Facheris se le accetta.

Il socio *Facheris* dichiara che non ha inteso minimamente di infliggere biasimo alcuno al Consiglio, ma di voler solo riservare pienamente il giudizio degli Azionisti sul riscatto e sulle sue trattative; e perciò accetta le modificazioni della parte motiva, come accetta, perchè rendono più efficace la proposta, le modificazioni alla parte deliberativa.

Dopo breve discussione, il *Presidente* pone ai voti l'ordine del giorno Facheris con le modificazioni proposte dal Consiglio, così formulato:

« Attesochè l'Assemblea del 30 giugno scorso, deliberando dell'odierno aggiornamento, informavasi alla necessità ed utilità di tener sospesa ogni decisione in pendenza della legge di riscatto;

« Attesochè, se tale ragione non è ancora cessata, nè raggiunto lo scopo che si proponeva, per essere tuttora pendente alla Camera la votazione della suddetta legge, tuttavia, ritenuto che l'approvazione o meno del bilancio 1878, nei rapporti sociali, è atto di pura amministrazione, e che la relativa discussione ed approvazione non implica alcun giudizio dell'Assemblea verso l'attuale Rappresentanza relativamente al riscatto ed alle sue trattative;

« Attesochè le aggiunte e modificazioni al Regolamento della Cassa Pensioni riflettono misure d'ordine interno e personale;

« Attesochè la nomina di consiglieri e revisori non è opportuna, ma intempestiva, in vista del pendente riscatto;

« *L'Assemblea*

« Passa alla discussione delle materie portate nell'ordine del giorno al num. 1° e 2°, cioè alla discussione del bilancio 1878 e modificazioni al Regolamento Cassa Pensioni, aggiornandosi per il resto a seduta da stabilirsi dal Consiglio nella prima quindicina di dicembre anno corrente; ed in caso che per quest'epoca il Parlamento non abbia approvata la legge, manda stabilirsi per quell'Assemblea a trattarsi sulla seguente proposizione: *Provvedimenti a prendersi in merito al riscatto e proposte eventuali modificazioni dello Statuto* ».

È approvato all'unanimità.

Si passa alla discussione del bilancio; ed il Presidente apre su esso la discussione generale.

Il socio *Lemmi* osserva che le spese di esercizio sono troppo elevate di fronte alle entrate; e dopo aver combattuti alcuni titoli di spesa, critica specialmente la transazione Cappellini.

Il *Presidente* dà spiegazioni sulle diverse obbiezioni del sig. Lemmi, il quale non si dichiara soddisfatto, e protesta che voterà contro.

Nessun altro domandando la parola, posto ai voti il bilancio, è approvato all'unanimità meno il socio Lemmi.

Il *Presidente* chiede che, ai termini dello Statuto, sia assegnato il compenso ai sindaci.

I soci *Morghen* e *Ascoli* propongono, e l'Adunanza approva, il consueto compenso in L. 5000, distribuibili fra i tre sindaci.

Si passa alla seconda proposta, che si riferisce ad alcune modificazioni da introdursi nel Regolamento Cassa Pensioni per migliorare la sorte degli impiegati, tenendo conto dell'ammirabile prosperità che gode il patrimonio della Cassa.

Il socio *Lemmi* chiede diversi schiarimenti, e fa alcune proposte.

Il consigliere *Sacerdoti*, come presidente del Comitato della Cassa Pensioni, dà gli schiarimenti domandati; e fa osservare come il deliberare modificazioni al Regolamento, le quali non impegnino il patrimonio della Società, spetta al Comitato e non alla Assemblea generale; ed invita il sig. Lemmi ad inviare al Comitato le sue proposte.

Il sig. *Lemmi* insiste nella sua proposta.

Si pone ai voti la proposta del Consiglio, ed è approvata all'unanimità.

Il *Presidente* dichiara quindi sciolta l'adunanza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Costruzioni ferroviarie. — Scrivono da Roma, 7, alla *Nazione*:

L'on. Ministro dei lavori pubblici, prima di abbandonare Roma, ha ordinato la formazione di due squadre d'ingegneri, incaricandoli di fare gli studii per la costruzione di nuove linee, ed a preferenza delle due Eboli-Reggio, interna e littoranea.

— Scrivono pure da Roma che saranno iniziati gli studii per poter por mano col 1° gennaio 1880 ai lavori di costruzione della ferrovia Parma-Spezia. I lavori preparatorii principieranno lungo il tratto Parma-Fornovo.

— L'on. Ministro delle finanze, nel dubbio che una emissione di nuovi titoli per le costruzioni ferroviarie possa non incontrare il favore del mercato, ha manifestato l'intendimento di valersi assolutamente di una nuoua emissione di rendita consolidata al 5 0[0. Mentre tutti sanno quanto la nostra rendita si mantenga sostenuta, malgrado alcuni lievi ribassi delle ultime ore, si dubita che i nuovi titoli possano incontrare la buona accoglienza degli speculatori, specialmente sui mercati stranieri.

Ferrovie Romane. — Come abbiamo già preannunciato, col giorno 11 del corr. mese venne attuato il servizio cumulativo diretto pei trasporti di *Viaggiatori, Bagagli* e *Cani*, per quelli di *Nnmerario* e *Preziosi*, e per gli altri di *Merci, Bestiame, Veicoli* e *Feretri*, fra alcune delle Stazioni sociali ed altre delle Strade ferrate esercitate dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

Le Stazioni delle Ferrovie Romane ammesse alla corrispondenza diretta sono:

Pei trasporti di *Viaggiatori, Bagagli* e *Cani:* Livorno, Napoli e Roma.

Pei trasporti di *Numerario* o *Preziosi*, e per quelli di *Merci, Bestiame, Veicoli* e *Feretri* a grande e piccola velocita: Arezzo, Caserta, Cecina, Ceprano, Chiusi, Civitavecchia, Empoli, Foligno, Grosseto, Livorno, Napoli, Orbetello, Perugia, Pontedera, Roccasecca, Roma, S. Giovanni, Siena, Spoleto e Terni.

Le Stazioni delle Strade ferrate esercitate dalla prefata Società Veneta ammesse al servizio cumulativo sono:

Per tutti i trasporti: Bassano, Cittadella, Castelfranco, Schio e Vittorio.

Il servizio cumulativo, di cui si tratta, è stabilito in base alla Convenzione e relativo Regolamento del 12 marzo 1872, in vigore pel servizio cumulativo colle Strade ferrate dell'Alta Italia e Meridionali.

Le tariffe e le condizioni da applicarsi per la percorrenza delle ferrovie esercitate dalla Società Veneta sono quelle presentemente in vigore sulle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Ferrovia pontebbana. — Sotto il titolo: *I dissidii per la Ferrovia pontebbana*, l'*Isonzo* di Gorizia scrive:

Checchè piacesse di dirne al corrispondente del *Tagblatt*, i dissidii per il tronco ferroviario tra Italiani ed Austriaci dipendono da interessi privati e non governativi. Se ce n'è uno fra Governo e Governo, gli è quello sul luogo e il modo dove erigere la dogana di confine. Gli Italiani ne hanno fatto una alla Pontebba, gli Austriaci una a Pontafel, e non si sono peranco messi d'accordo su quale deve servire.

Ma il vero ostacolo non consiste in ciò. Consiste nel disaccordo tra la Rudolfiana e la Meridionale, sulla tangente, sul prezzo di passaggio e trasporti, che spetta all'una e quello che spetta all'altra. La Rudolfiana non esige soltanto una quota sui passeggeri e trasporti italiani, ma ne vuole anche una su quelli che partono da Trieste. La Meridionale è disposta ad accordarsi coll'Italia, ma non vuol cedere alla Rudolfiana per ciò che riguarda Trieste.

La cosa fra le due Società ferroviarie austriache sta in questi termini:

La Rudolfiana chiede un indennizzo dalla Meridionale sui trasporti da Trieste, e la Meridionale non glieli vuole concedere che sotto forma di un aumento nella tangente che la Rudolfiana può esigere sui trasporti dall'Italia.

L'ostinazione delle due parti è tale, che il Governo dovette intervenire; e giorni fa, venne tenuta conferenza da entrambe presso il Ministro del commercio a Vienna. Ma nessuna delle due ha peranco ceduto.

La *N. F. Presse*, più sincera del *Tagblatt*, fa capire che, se c'è danno per l'Italia in questa divergenza, non minore lo è per l'Austria; e dice che il Governo farà molto bene a fare pressione sulla Rudolfiana, perchè desista dalle sue pretese.

Ferrovie in Piemonte. — Nella seduta dell'11 corr., al Consiglio provinciale di Torino fu data lettura di una istanza dei consiglieri Ferrero e Boselli, perchè si promuova la pronta esecuzione della ferrovia Bra-Carmagnola; e così pure di analoga istanza dei consiglieri Frescot, Compans, Badini, Martinet ed Erba, a favore della ferrovia della valle d'Aosta.

Il Consiglio deliberò di incaricare la Deputazione provinciale, coadiuvata dalla Commissione permanente, di fare gli studii necessarii relativi alle surriferite proposte e di riferirne al Consiglio prima della fine di settembre.

Ferrovia Milano-Erba. — Domani 14 corrente si aprirà al servizio viaggiatori e bagagli il nuovo tronco

Paderno-Bovisio-Mombello. L'inaugurazione avrà luogo oggi 13, con un treno speciale, e il prodotto lordo, riferentesi al tronco che s'inaugura, sarà devoluto a favore del Pio Istituto dei rachitici.

Tramway di Brescia. — Scrivono da Brescia, 7, al *Diritto* :

La Provincia di Brescia, comparativamente la più ricca di vie provinciali nella Lombardia, ne ha 428 chilometri, ovvero 7,724 ogni mille abitanti. Il Consiglio provinciale, nella seduta del 5 agosto, deliberò di concederne 131 chilometri per l'applicazione delle guidovie a trazione meccanica e con lo scartamento uniforme di m. 1.50.

La riduzione di tali vie, per le larghezze, importa la spesa di un milione e trecento mila lire, che la Provincia sosterrà in cinque anni coi civanzi e colla sovraimposta non superante l'attuale modesta di 32 centesimi. Deliberò anche di ridurre successivamente altri 90 chilometri di quelle vie alle condizioni volute per l'applicazione delle guide, colla spesa di mezzo milione. E ciò mentre la Deputazione provinciale fa pratiche lusinghiere per ottenere, senza gravezze, la costruzione della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, e di congiungersi con Mantova per guidovia.

Tramway Brescia-Montechiari-Mantova. — L'8 corr. è stata inoltrata all'on. Deputazione provinciale di Mantova un'istanza dell'ing. Horvath, risguardante la costruzione del tramway da Montechiari a Mantova.

La linea Brescia-Montechiari è già stata approvata dal Consiglio provinciale bresciano, e la Società costruttrice attende ora una risposta dalla Deputazione di Mantova circa il prolungamento sino a Mantova.

Tramways Roma-Tivoli — Il 9 corr. è stato riattivato il regolare servizio su questa linea, ch'era stato sospeso per riparazioni. Proseguono alacremente i lavori per l'impianto del binario pel tramway a cavalli dalla Stazione di Porta San Lorenzo alla Piazza di Termini. Si crede che fra una diecina di giorni le vetture del tramway potranno arrivare in questa località.

Intanto è stato aperto al pubblico il nuovo accesso alla Stazione di Porta San Lorenzo, che si trova lungo la nuova via del Campo Santo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo il *Boten der Urschweiz*, l'Impresa della ferrovia del Gottardo ha elaborato un nuovo progetto di Stazione a Svitto. Secondo lo stesso, la linea ferroviaria correrebbe dalla Stazione di Steinen in linea retta verso Svitto, in modo da passare all'incirca al disopra del così detto *Kümmiloch* per un tunnel o superiormente alla cappella Seewen. Mediante questo progetto, sarà possibile di avvicinare la Stazione della ferrovia a Svitto, mantenendosi però sempre sulla sponda destra dell'Uetenbach. Il progetto vien ora studiato anche dal lato della spesa. Negli Ufficii della ferrovia del Gottardo vien pure studiato un progetto per una ferrovia stradale (tramway) dalla Stazione a Svitto. Le spese di costruzione non sono molto gravi, ma invece si teme che le spese d'esercizio non abbiano ad essere troppo pesanti.

— I giornali hanno pubblicato il seguente avviso della Direzione del Gottardo.

Siccome il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo è stato informato essere insorti dei dubbii sulla validità della risoluzione presa dall'Assemblea generale del 28 giugno 1879, in merito alla linea del Monteceneri, a motivo che il rispettivo oggetto da trattarsi non è stato annunciato già nella prima pubblicazione del 24 maggio, ma soltanto in quella del 20|23 giugno p. p., così gli azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di sovvenzionare l'impresa ferroviaria del Gottardo, sono invitati a prender parte ad un'Assemblea straordinaria, che avrà luogo sabato 13 settembre p. v., alle ore 10 antim., nel Palazzo governativo in Lucerna, per deliberare sul seguente ordine del giorno:

« Proposta del Consiglio d'amministrazione riguardo:

« 1° Alla costruzione della linea del Monteceneri;

« 2° All'autorizzazione di poter contrarre un prestito sino alla concorrenza della somma di 6 milioni di franchi per la costruzione della linea del Monteceneri;

« 3° All'autorizzazione di poter costituire un'ipoteca di primo rango sulla linea del Monteceneri a favore del suddetto prestito sino alla concorrenza di 6 milioni di franchi, di cui è cenno alla cifra 2 ». (*Vedi la nostra Corrispondenza da Roma*).

— La *Gazz. Ticin.* dell'11 scrive:

Il contratto conchiuso fra la Direzione del Gottardo ed il sig. Bridel il 31 luglio p. p., coll'intervento del Direttore del Dipartimento federale delle ferrovie in Berna, statuisce che il sig. Bridel entrerà in funzione col 15 agosto, però qualora abbia regolata la sua posizione colla Ferrovia del Giura. Infatti, Direzione e Consiglio d'amministrazione si decidono mal volentieri a rilasciare il sig. Bridel, il cui nome è intimamente legato con quella Impresa nazionale bernese. L'onorario del nuovo ingegnere in capo della Ferrovia del Gottardo è fissato a fr. 30,000 all'anno, onorario d'assai inferiore a quello che era dato agli antecedenti titolari. Però venne convenuta una gratificazione da accordarsi al sig. Bridel, dopo condotta a termine la costruzione.

— La stessa *Gazzetta* dice che i piani presentati dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo per la costruzione dei ponti in ferro sulla strada ferrata stessa, furono approvati dal Consiglio federale.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 24.40, dal lato di Airolo m. 17.40; in totale m. 41.80, cioè m. 6 in media giornaliera. Roccia dura ad Airolo.

Restano da perforare m. 1234.60.

Stazioni internazionali italo-francesi. — Il *Journal Officiel* di Francia, in data del 1° corr. ha pubblicato il testo della legge, colla quale, in seguito al voto della Camera e del Senato, è stata approvata la Convenzione sottoscritta il 20 gennaio 1879 tra la Francia e l'Italia, relativa alle Stazioni internazionali di Modane e di Ventimiglia, ed è autorizzato il Presidente della Repubblica a ratificarla ed a farla eseguire.

Da parte nostra, non può aver luogo quella ratifica, finchè non sia riconvocato il Parlamento ed approvata la detta Convenzione, che riferiremo in un prossimo numero.

Disastro in Francia. — Togliamo dal *Gaulois* i seguenti particolari sulle catastrofe ferroviaria avvenuta presso Nancy:

La notte del 3|4 corr., un treno, composto di ventidue vagoni carichi di viaggiatori, che ritornavano dall'aver assistito al fuochi d'artifizio di Nancy e si dirigevano verso Vezelize, è uscito dalle rotaie, o piuttosto fu gettato fuori della linea da mani colpevoli, ed è venuto a schiacciarsi contro i muri delle fornaci dei signori Weber e Nicot, a Xeuilley.

Vi furono cinque morti e quaranta feriti. Ecco il fatto brutale.

Bisogna dapprima sapere che Vezelize è un piccolo cantone situato a 30 chilometri da Nancy. Esso è collegato a questa città mediante una ferrovia, di cui è testa di linea. Esso non conta che 1400 abitanti, ma fra esso e Nancy v'ha una grande circolazione di viaggiatori, soprattutto le domeniche ed i giorni di festa.

Era un'ora e cinquanta minuti del mattino, allorchè è avvenuta la catastrofe. Il treno arrivava a Xeuilley allorchè la locomotiva, abbandonando ad un tratto la via principale, si è impegnata su d'una linea che conduceva alle fornaci.

La locomotiva giunge al muro: un colpo di stantuffo spaventevole scuote dapprima il treno; quindi i vagoni, trascinati dalla rapidità, spezzano le catene di rimorchio, e montano gli uni sugli altri, schiacciandosi, in mezzo alle grida di spavento e di terrore degl'infelici viaggiatori. La massa ammonticchiata oscilla un istante, e tutto si spezza e si sfonda con uno scroscio spaventevole.

Cinque viaggiatori restarono uccisi sul colpo, e fra essi una povera giovinetta di diciotto anni, che fu tratta al pezzi dalle macerie.

Tutte le persone ch'erano nel primo, nel sesto e nel ventiduesimo vagone restarono uccise o ferite.

Oltre ai cinque morti suaccennati, si teme che muoiano altri sei viaggiatori rimasti gravemente feriti. Il Servizio medico fece ricondurre al loro domicilio ventitrè feriti, dei quali quattordici gravemente.

È cominciata un'istruzione giudiziaria, la quale constatò già che la catastrofe ebbe per causa un delitto. La mano d'un uomo abituato a maneggiare le guide aveva tagliato e segato i catenacci e le catene della guida principale, e manovrò in modo da chiudere la linea principale ed aprire la via che conduce alle fornaci.

— A detta del *Journal de la Meurthe*, gli autori del suddetto disastro sarebbero stati scoperti in persona di due operaj, i quali avrebbero commesso l'orribile misfatto per vendetta.

Ferrovie austriache — Il *Fremdenblatt* annunzia che il Governo presenterà al Reichsrath, non appena sia riconvocato, il progetto di legge per la costruzione della ferrovia dell'Arlberg. Questa linea, che pone in comunicazione diretta la Svizzera coll'Austria, è soggetto di viva discussione nei due paesi, dopo la votazione della tariffa doganale germanica, la quale colpise con forti dazii le merci costrette a transitare pel territorio tedesco per essere poi esportate in Svizzera ed in Francia.

— Lo stesso *Fremdenblatt* è pure informato che a Feldkirch, nel Voralberg, sono arrivati Nördling, Pischof e Lott, e di là passeranno all'Arlberg per i necessarii rilievi preparatorii alla creazione del *tunnel* e costruzione di quella linea ferroviaria.

— Il *Prager Tagblatt* annunzia che Gottfried conte Rumerskirch ebbe dal Ministro delle finanze la concessione di fare gli studii tecnici preparatorii per una ferrovia da Bilek per Trebinje fino a Ragusa.

Ferrovie tedesche. — Leggiamo nei giornali tedeschi:

Oltre alla proposta di acquistare diverse ferrovie private, il Ministro dei lavori pubblici ha fatto compilare un progetto di legge per la nuova organizzazione delle ferrovie prussiane. Il progetto di legge tende a centralizzare ed uniformare.

Invece di molte Direzioni e Commissioni, ve ne saranno poche, ed ognuna amministrerà 2000 chilometri di ferrovia, Oltre alla nuova delimitazione dei circondarii di direzione. saranno introdotti cambiamenti assai importanti nelle attribuzioni dei nuovi impiegati superiori. Il diritto di decisione negli affari delle tariffe sarà riserbato alla Direzione centrale.

— Il Ministro del commercio e quello dei lavori pubblici hanno stabilito, secondo la *Tribune*, che sieno estese ai lavoranti delle officine ferroviarie le disposizioni relative ai libri degli operaj ed alla occupazione dei fanciulli.

— La Camera dei deputati del Würtemberg ha votato, con forte maggioranza, i fondi necessarii per la costruzione d'una ferrovia da Fraudenstadt (Würtemberg) a Schiltach (Granducato di Baden). Questa linea apre una nuova via strategica, diretta dalla Foresta Nera sopra Ulma, e per ciò verso l'Austria.

Ferrovie rumene. — L'ufficiosa *Montags Revue* ha da Berlino:

Le prime trattative fra il principe di Bismark e Demetrio Stourdza non hanno portato alcun risultato. Il principe di Bismarck chiedeva per le ferrovie rumene la somma di 100 milioni di franchi, mentre Stourdza credeva di non poter offrire che 60 milioni.

Il principe di Bismarck tenne fermo, e le prime trattative non ebbero risultato.

Però la *Nordd. All. Zeit.* smentisce tale notizia.

Ferrovie in Serbia. — La *Semaine financière* scrive:

Com'è noto, da gran tempo sono intavolate trattative fra l'Austria e la Serbia, a proposito delle ferrovie di quest'ultimo paese.

Il trattato di Berlino fissava un termine di 3 anni per la costruzione di una rete di 600 chil. circa, di cui il Governo di Belgrado assumeva il carico. È già scorso un anno dalla firma di quel trattato, che doveva essere il punto di partenza del termine convenuto, ed i lavori non sono ancora incominciati. La Serbia è stata paralizzata, prima dalla insufficienza de' suoi mezzi finanzarii, e poi dalle difficoltà che s'incontra per la determinazione di un punto di congiunzione colle ferrovie austro-ungariche.

In tale stato di cose, è pressochè indispensabile di accordarle un nuovo termine, e ciò sarà senza dubbio riconosciuto dalle Potenze firmatarie del trattato di Berlino. Secondo alcune proposte pendenti, i tre anni concessi alla Serbia pel suddetto scopo non dovrebbero decorrere che dal giorno in cui fosse avvenuto un accordo tra essa e l'Austria-Ungheria circa la questione del raccordamento delle due reti.

Le negoziazioni su questo punto non sono ancora conchiuse.

— Però un telegramma da Berlgrado, 7, al *Times*, annuncia che la Serbia dichiarò di non poter accettare le proposte dell'Austria riguardanti le ferrovie.

Ferrovie della Svezia-Norvegia. — Ora si può recarsi in Svezia e Norvegia senza passare per Copenaghen. Una nuova ferrovia venne aperta nell'isola di Seeland; un viadotto è stato costrutto sul Lümbord, laguna della Danimarca (Jutland), che divide la provincia di Aalborg, e bagna al sud quelle di Viborg e di Ribe. Dalla città di Aalborg la ferrovia traversa tutto il Jutland, e mette capo a Frederikshaven: un servizio giornaliero di battelli mette questo porto in comunicazione con Gothenbourg.

Il viadotto del Lümbord, cominciato cinque anni fa dalla Compagnia di Fives-Lille, è stato inaugurato il 9 luglio p. p. dal re di Danimarca, accompagnato dalla regina, dal principe ereditario, dai principi di Glücksbourg e da numeroso seguito. Dopo aver passato la giornata nel Jutland, le LL. MM. ritornarono alla sera nel loro castello di Bernsdorff.

Ferrovie dell'Africa centrale. — Il 2° Sottocomitato francese, incaricato di considerare i punti tecnici riguardanti la proposta della ferrovia attraverso il Sahara, si radunò in questi ultimi giorni a Versailles.

Il signor Legross, che rappresentava il Ministro della marina, lesse un interessante rapporto sulle varie strade suggerite. Il Comitato decise di proporre Biskra come punto di partenza. Da quel luogo ad Algeri, la distanza è di 1580 chilometri, mentre da Biskra a Philippeville è di 1497 chilometri. È molto probabile che il Ministro dei lavori pubblici faccia immediatamente studiare la linea Biskra ed Ouargia in tutti i suoi particolari. Il Ministro della guerra ha chiamato a Parigi l'Agà Ben Driss per dare spiegazioni al Comitato.

— D'altra parte, la Società di geografia di Parigi ha consacrato uua delle sue ultime sedute alla questione della ferrovia tran-sahariana. Il vice-presidente della Società geografica di Orano ha inviato una memoria sul progetto d'un tracciato lungo il corso d'uno dei fiumi del deserto, l'Oued-Messoud.

Da parecchie comunicazioni dirette alla suddetta Società risulta che le Missioni scientifiche spiegano molta attività. Uno dei più rinomati esploratori dell'Africa centrale, il sig. Soleillet, diede alcuni ragguagli circa la questione della ferrovia tran-sahariana.

Frattanto s'incominceranno tosto i lavori della ferrovia da Dakkar a Saint-Louis. Lo studio dei lavori necessarii per rendere il Senegal navigabile in tutte le stagioni, da Saint-Louis a Bafoulabé (200 chil. in amonte di Medina) sono terminati. Ora si sta studiando il canale destinato a congiungere Bafoulabé a Bamakou, porto situato sul Niger.

Notizie Diverse

I lavori del Tevere. — Scrivono da Roma, 14, alla *Gazzetta d'Italia*:

I lavori nella sezione X del rettilineo del Lungo Tevere

procedono alacremente, come abbiamo avuto agio di vedere questa mattina.

Questa sezione viene costituita da quel tratto compreso dal fianco sinistro del Ponte Sisto, che prospetta la corrente sino alla casa di proprietà Amoretti, posta in via della Longara, estendendosi per una lunghezza di metri 556.

Il tratto che corre lungo la proprietà del duca di Ripalta (già Orti di Geta e Caracalla, in oggi Farnesina) è completamente livellato, e vi si potrebbe occupare al lavoro buon numero di operai ora che la stagione è propizia; ma il Consiglio d'arte e la Commissione archeologica ancora non hanno stabilito il da farsi sulle lavorazioni, per essere sicuri che il palazzo della Farnesina, ove sono dipinti pregevolissimi di Raffaello, non abbia a soffrire nelle fondamenta per le infiltrazioni del Tevere.

Tale pericolo ci sembra assai remoto; mentre, a garantire quell'importante opera del Rinnovamento, fu eseguita una tura, che misura 281 metri di lunghezza sopra una larghezza di metri 1.90.

Questa tura parte dalle mura Aureliane fino alla fogna del convento di San Giacomo alla Longara, ove attualmente molti operaj lavorano ad abbattere alcuni muri di sottofondazione.

L'Impresa Campos nella X^a sezione tiene occupati giornalmente in media dai 150 ai 200 operaj.

In quest'anno, il livello dell'acqua si è mantenuto costante al disopra delle magre dello scorso anno, dai 60 ai 70 centimetri; in modo che, lavorando nella parte bassa, spesso si è costretti ricorrere alle pompe a mano per le frequenti infiltrazioni.

Dalla parte del ponte che prospetta a valle, seguitano i lavori della riva destra lungo la Renella fino ai *bagni di D. Olimpia*, ove si sta eseguendo una palizzata in acqua, della lunghezza di sopra a 400 metri. In questi lavori l'Impresa Santini mostra attività non minore a quella Campos, e giorno e notte vi lavorano squadre di uomini rilevati ogni 8 ore. Nella notte, lampade di nuova invenzione dànno luce sufficiente agli operaj, che vi lavorano come a giorno.

Lo sviluppo dei lavori sulla riva sinistra è anche maggiore.

Crediamo di dover tributare i più meritati elogi al personale direttivo, ed in specie all'ingegnere-capo Giacomo cav. Zucchelli, trentino, che a profonde cognizioni scientifiche della sua professione, unisce una pratica attività ed energica senza pari.

Rimboscamento dell'Agro Romano. — Il Ministero d'agricoltura e commercio ha diretto all'Ispettore forestale di Roma la seguente lettera:

« Questo Ministero ritiene che si possa fin d'ora incominciare un saggio di imboscamento nei tomboli del litorale romano; assunte perciò le opportune informazioni e presi i debiti accordi con la Direzione generale del Demanio, ha stabilito di attuare questa prima coltura sulla spiaggia marina, che si prolunga da *Fiumicino allo Stagno di Coccia di Morto*. È stata prescelta questa spiaggia, perchè facilmente accessibile, e perchè nel suo percorso, essendo stati definitivamente distinti i possedimenti demaniali da quelli del principe Torlonia, non possono avvenire serie contestazioni di proprietà.

« La S. V. quindi mandi sollecitamente uno fra i suoi ufficiali sul luogo, affinchè, dopo fatti tutti i necessarii rilievi tecnici, prepari il progetto pel rimboscamento di una zona di saggio, per iniziare così quella coltura che il Ministero intende continuare negli anni avvenire. »

Canale Cavour. — Nella seduta del 12 corr., la Deputazione provinciale di Torino ebbe a trattare sulla proposta del Ministero delle finanze per la liquidazione dei residui di sovraimposta relativi ai redditi del Canale Cavour. Il relatore Ceresa propose la seguente deliberazione;

« Il Consiglio provinciale,

« Veduta la nota del Ministro delle finanze in data 24 maggio 1879, con la quale, in base alla liquidazione fatta dal commendatore Petitbon, si offre di pagare alla Provinia L. 91,185.17 al 1° gennaio 1880 per saldo della sovraimposta dovuta sui redditi del Canale Cavour negli anni 1865, 1866, 1867 e 1° semestre 1868, delibera di accettare, come accetta, la proposta del Governo ».

Dopo breve discussione, il Consiglio approvò la proposta della Deputazione provinciale.

Acquedotto in Venezia. — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia* del 6:

Sentiamo che stanno per incominciare i lavori per la perforazione di un pozzo artesiano ai Giardini pubblici, lavori che si connettono con quelli dell'acquedotto, dovendo la Società assuntrice provvedere la città nostra, non solo di un acquedotto, ma anche di un pozzo artesiano.

Costruzioni navali. — Il 6 corr., alle 11, nel R. Arsenale di Venezia, aveva luogo felicemente il varo del *Marc'Antonio Colonna*. Tolti i puntelli e tagliate le ritenute, il piroscafo scivolò in un momento nell'acqua. Si trovavano presenti l'ammiraglio Acton, il colonnello Sandri, il colonnello Manolesso, il direttore delle costruzioni navali cav. Marcello Palmieri, il cav. Angelo Serrati, l'ing. sig. Gori, e l'assistente del Genio navale sig. Spadon Giovanni.

Molta gente assisteva al varo. Quando il piroscafo fu nell'acqua, gli arsenalotti scoppiarono in un *viva*, nel quale erano sottintesi gli augurii ch'essi facevano all'opera delle loro mani.

Consiglio dell'industria e del commercio. — Per la fine di settembre o nei primi di ottobre p. v., sarà convocato in Roma, in sessione straordinaria, il Consiglio dell'industria e del commercio.

Fra gli argomenti che saranno trattati in quella sessione sono compresi:

1° La riforma organica delle Camere di commercio, della quale è relatore l'on. comm. Vincenzo Picardi, deputato al Parlamento.

2° La modificazione della legge del 3 luglio 1871 sui magazzini generali di cui fu affidata la relazione all'on. deputato Castellano.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 3 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 4 corr.), è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Venezia col titolo di *Manifattura Veneziana dei Merletti*, portandolo da L. 80,000 a L. 260,000, diviso in 1300 azioni da L. 200 ciascuna; con approvazione del nuovo Statuto.

Maggiori spese pel 1878 — La *Gazz. Uff.* del 7 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 31 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per la quale sono autorizzate, in aggiunta al bilancio definitivo di previsione della spesa per l'anno 1878, le maggiori spese nella somma complessiva di L. 2,283,825.44 ripartite fra i varii Ministeri, tra cui L. 127,760 per quello dei lavori pubblici.

Biglietti del Banco di Napoli. — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il seguente Decreto del Ministro del tesoro, in data del 26 luglio p. p.:

Ritenuto che il Banco di Napoli ha chiesta ed ottenuta l'autorizzazione di potere fabbricare per scorta e di emettere man mano dentro i limiti fissati alla sua circolazione, altri biglietti al portatore ed a vista da L. 50 e da L. 1000, per poter sopperire ai bisogni del cambio di quelli divenuti logori e fuori d'uso, fino alla concorrente somma di L. 5 milioni per quelli del taglio da L. 50, e di L. 12 milioni per quelli del taglio da L. 1000;

Di concerto col Ministero di agricoltura, industria e commercio, determina quanto segue:

I biglietti al portatore ed a vista dei tagli da L. 50 e da L. 1000, che il Banco di Napoli fu autorizzato a fabbricare per scorta e ad emettere in cambio di quelli di taglio corrispondente ritirati dalla circolazione, avranno gli stessi segni e distintivi caratteristici, di quelli rispettivamente stabiliti per ciascun taglio col ministeriale decreto 29 gennaio 1877.

I suddetti biglietti di scorta porteranno la data di emissione del 1° giugno 1879.

Quelli da L. 1000 saranno in numero di 12 mila, divisi

nella serie *A/C* composta di 5 mila biglietti numerati da 5001 a 10,000, e nella serie *A/B* composta di 7 mila biglietti numerati dall'1 al 7000.

Quelli da L. 50 saranno in numero di 100 mila, ripartiti in 10 serie, ciascuna di 10 mila biglietti, col numero progressivo ai singoli biglietti, da 1 a 10,000 e con le seguenti serie C/E C/F C/G C/H C/I C/K C/L C/M C/N C/O.

Nuovi francobolli. — In seguito a R. Decreto del 27 luglio p. p. *(Gazz. Uff.* del 6 corr.), col 15 corr. saranno posti in vendita i nuovi francobolli postali coi prezzi e colori qui sotto indicati, portanti la Reale Effigie:

Francobolli da cent. 5 verde ananas; da cent. 10 rosa; da cent. 20 giallo cupo di cromo; da cent. 25 turchino chiaro; da cent. 30 bruno cupo d'Italia; da cent. 50 porpora di anilina; da L. 2 vermiglione.

Gli attuali francobolli, portanti l'Effigie del Re Vittorio Emanuele, conserveranno la loro validità, e continueranno ad essere venduti fino a totale esaurimento.

Ufficii telegrafici. — Il 5 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Potenza Picena (provincia di Macerata).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii risentirono anch'essi, nella scorsa settimana, la comune influenza, ed ebbero poco animato il mercato. Le Azioni della Società delle Meridionali, da 392 caddero a 386; le Obbligazioni relative si aggirarono sul 281; i Boni invariati a 586.50.

Le Sarde, della serie A, trovarono denaro a 286.75 e 287; le altre, della serie B, a 282.75 e 283; le nuove, a 265.50 circa — L'Alta Italia si tenne tra il 292.75 al 293.50; le Pontebbane a 426; le Ferrovie centrali Toscane a 443; le Romane a 119 e 121.25.

A Parigi, le Lombarde negoziate freddamente a 203 e 201; le Obbligazioni a 263; meglio tenute le Vittorio Emanuele a 279 e 282; le Romane a 108 e 110; le Obbligazioni a 298 e 304.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* del 4 corrente ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 5), comprese nella 61ª estrazione seguita in Firenze il 31 luglio 1879.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio (n. d'ordine d'estrazione).

Estratto	I N. 17,549,	col premio di	L. 36,865.
»	II N. 4,483,	»	» 11,060.
»	III N. 10,389,	»	» 7,375.
»	IV N. 8,968,	»	» 5,900.
»	V N. 3,285,	»	» 780.

(*Seguono i numeri delle 414 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio*).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre 1879 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1879, contro restituzione delle Obbligazioni corredate dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1879, aventi i numeri dal 62 al 73.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo. — Dal 9 corrente si paga agli azionisti il dividendo di L. 23 per azione; presso la Cassa della Società in Torino (via Santa Teresa, 18).

Avvisi d'Asta

Il 21 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte del porto e della Darsena di Civitavecchia, per la presunta annua somma di lire 24,000. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1883. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000, idem.

— Sino al pomeriggio dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un magazzino a polvere nella regione di Valdacchi presso Spezia, in diminuzione dell'importo di L, 75,604, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 8200 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Spezia a Cremona, compreso fra la barriera di S. Barnaba ed il fiume Po per Calorno, della lunghezza di m. 21,871, per la presunta annua somma di L. 13,700. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 1400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem.

— Il 26 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della novennale escavazione dei porti, rade e spiagge aperte dell'isola di Sardegna, per la presunta annua somma di L. 333,333.33. Manutenzione per anni nove dalla consegna. Deposito interinale L. 150,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della illuminazione e manutenzione quadriennale dei fari e fanali lungo il littorale romano, per la presunta somma di L. 50,604. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1883. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000, idem.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte del porto Mediceo, Darsena e Canali interni di detta città, e pel rifiorimento a ghiaia delle strade, piazze, ecc., pel presunto complessivo importo di L. 50,000. Deposito interinale L. 2500; cauzione definitiva L. 5000.

— Sino al mezzodì del 28 detto mese, presso i Commissariati militari dei tre Dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia) si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della fornitura di chilog. 300,000 di ferro finissimo in verghe tonde per formare pernotti, sul dato di lire 80,427, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 29 detto mese, presso la Prefettura di Caltanissetta, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della sistemazione del primo tronco fra l'innesto colla provinciale Palermo-Messina alla Sella Misericordia ed il termine dell'abitato di Caltanissetta, della lunghezza di m. 2597.53, in diminuzione dell'importo di L. 74,128, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

Appalti definitivamente aggiudicati presso il Ministero dei Lavori Pubblici dal 4 al 10 agosto 1879.

L'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale fra Sella delle Calcare ed il fiume Porto (Catanzaro), è stato aggiudicato il 4 agosto al sig. Carlo Bernasconi per il prezzo di L. 282,799 col ribasso del 6 per cento.

L'appalto per la escavazione della Laguna di Venezia è stato aggiudicato il 6 agosto al sig. Queirolo Bartolomeo, per il prezzo di L. 1,872,422.88 col ribasso di L. 21.98 per cento.

L'appalto per la fornitura dei blocchi in calcestruzzo pel Tevere è stato aggiudicato il 6 agosto al sig. Solari Domenico per il prezzo di L. 66,900.95 col ribasso di lire 5.10 per cento.

L'appalto per la sistemazione dell'argine Po e Lambro Pavese in provincia di Pavia è stato aggiudicato il 9 agosto al sig. Guido Finzi per il prezzo di L. 102,712 col ribasso di L. 20.90 per cento.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

28ª Settimana. — *Dal* 9 *al* 15 *luglio* 1879.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	356,451.97	246.51
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	361,350.23	249.90
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 4,898.26	— 3.39
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	11,275,449.62	7,797 68
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	10,268,980.86	7,101.65
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,006,468.76	+ 696.03
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	141,166.01	122.22
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	125,236.44	109.19
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 15,929.57	+ 13.03
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.22	4,326,647.00	3,748.55
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.03	3,798,834.53	3,320.57
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.19	+ 527,812.47	+ 427.98

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,529,87	14,364.61	8,166.02
Piccola Velocità	6,870,64	316.32	4,824.47
Totali . . .	40,400.51	14,680.93	12,990,49

Strade Ferrate Romane

19ª Settimana — *Dal* 7 *al* 13 *maggio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	524,413.96	16,266.48
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	512,355.77	16,122.57
Differenza (in più . . .	24	12,058.19	143.91
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 13 maggio 1879.	1,665	9,798,725.35	16,150.89
Periodo corr. 1878	1,657	9,864,265.54	16,337.40
Aumento	8	—	—
Diminuzione	—	65,540.19	186.51

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	8,902.24	»	33,039.27	41,941.51
Bagagli e cani.	»	99.93	»	484.67	584.60
Merci a G.V. ..	»	795.77	»	4,522.18	5,317.95
Merci a P.V. ..	»	6,567.38	»	24,751.33	31,318.71
Introiti diversi.	»	337.75	»	579.44	917.19
Totale L.	»	16,703.07	»	63,376.89	80,079.96

ANNUNZI

TORINO, 1879

Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 20 Agosto 1879 N.° 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

STAZIONI INTERNAZIONALI
DI MODANE E VENTIMIGLIA

Come abbiamo promesso, riferiamo il progetto di legge, presentato alla Camera dei deputati dal presidente del Consiglio (Depretis) nella tornata del 1° luglio 1879, relativo all'approvazione della Convenzione per le Stazioni ferroviarie internazionali tra l'Italia e la Francia, firmata a Parigi il 20 gennaio 1879 ed approvata non ha guari dalle Camere francesi, come accennammo nel nostro numero precedente.

SIGNORI,

Gli articoli 10 e 25 della Convenzione del 7 maggio 1862, relativa alle strade ferrate internazionali tra l'Italia e la Francia, disponevano che i due Governi italiano e francese si dovessero concertare per determinare di comune accordo le misure di polizia, di dogana, ecc. ecc., che si sarebbero rese necessarie coll'apertura delle ferrovie internazionali dall'Italia alla Francia, attraverso alla grande galleria delle Alpi e per la riviera ligure, per la quale era pure già ammesso dalla detta Convenzione che si dovesse stabilire a Ventimiglia la Stazione di confine comune ai servizii dei due Stati.

I lavori del traforo del Cenisio essendo avviati in guisa da assicurare la riuscita dell'impresa, i due Governi interessati giudicarono, nel 1868, opportuno di stabilire le basi dell'accordo, che doveva completare le stipulazioni del 7 maggio 1862. Una Commissione, composta di delegati tecnici dei due paesi, venne a tal fine nominata; ed essa, dopo sentiti i rappresentanti delle due Compagnie ferroviarie italiana e francese, espresse il parere che l'interesse generale richiedeva che tutti i servizii, compresi quelli di dogana, dipendenti dai due Governi, fossero concentrati in un'unica Stazione, la quale, dalla parte delle Alpi, avrebbe potuto essere stabilita, tanto a Modane, quanto a Bardonnèche, consigliando però di preferenza, dal punto di vista tecnico, questa ultima località.

Questa scelta diede luogo a lunghe discussioni fra i due Governi. Mentre l'Italia sosteneva lo stabilimento della Stazione a Bardonnèche, il Governo francese dichiarava esplicitamente che della scelta di Modane faceva condizione assoluta pel proseguimento delle trattative. Continuarono queste durante alcun tempo, finchè il Governo italiano, messo nell'alternativa o di rinunziare al beneficio delle Stazioni internazionali uniche, o di cedere sulla ubicazione di quella dal lato della Savoia; sentito anche l'avviso della Società dell'Alta Italia, che sarebbe stata chiamata a disimpegnare il servizio ferroviario su quella linea, credette di dovere, in vista degli interessi che consigliavano il partito delle Stazioni uniche, accondiscenderere a che, mentre sulla riviera ligure la Stazione internazionale sarebbe stabilita a Ventimiglia, quella delle Alpi venisse costruita a Modane.

Cominciarono allora i negoziati per la conclusione dello accordo che regolare doveva i varii servizii concentrati nelle Stazioni internazionali di Modane e di Ventimiglia, e che potè finalmente essere concretato colla Convenzione firmata a Parigi il 20 gennaio 1879.

Gli articoli 1 e 2 di questa Convenzione stabiliscono le basi per l'impianto del servizio nella Stazione di Modana per l'esercizio del tronco fra la Stazione stessa ed il confine.

Gli Ufficii italiani della dogana, del telegrafo e della posta sono già da molto tempo colà stabiliti, e funzionano regolarmente, di guisa che la Convenzione di cui ora si tratta non verrebbe che a sanzionare quello che in fatti già attualmente si pratica.

Similmente, per il servizio ferroviario, già vi sono pure degli accordi stipulati provvisoriamente fra l'Amministrazione ferroviaria francese e quella italiana, sin dal 18 agosto 1873 (allegato A), i quali, tenendo per norma le condizioni fondamentali ora sottoposte all'approvazione del Parlamento, regolano tutti i particolari dell'esercizio, dello scambio del materiale, e del traffico.

L'eseguimento di questi accordi non ha finora dato luogo a contestazioni; e d'altra parte, si avrà sempre modo d'introdurre nei medesimi, dentro i limiti e sulle norme fissate dalla Convenzione internazionale, quelle variazioni che in seguito si trovassero opportune.

L'articolo 4 determina il modo, col quale dovrà esplicarsi l'azione della Dogana italiana per la la tutela degl'interessi dell'Erario.

Così i nostri tribunali e l'Amministrazione finanziaria del regno avranno, secondo i casi, a pronunciare sulle contravvenzioni accertate nel territorio francese contro le leggi doganali italiane; i nostri doganieri potranno sequestrare e trattenere le merci, e secondo l'art. 8, avranno diritto allo appoggio degli agenti militari francesi per agire contro i trasgressori ed assicurare l'osservanza del disposto del citato articolo 4.

L'art. 6 stabilisce che le operazioni doganali, riferentisi alle merci a grande velocità, saranno fatte in un magazzino unico per i due Stati, nello scopo appunto di accelerarne il compimento. Quanto poi alle merci trasportate a piccola velocità, siccome spesso si tratta di quantità più rilevanti, di più difficile maneggio, e di spedizioni in massima parte a vagone completo, la cui verifica sovente si eseguisce senza effettuare il trasbordo, così si è lasciato che, per queste merci, vi siano due magazzini distinti, dando agio in ciò alle Amministrazioni interessate di regolare i propri servizii come meglio richiedono le esigenze, e con tutti quei temperamenti, che contribuiscono a renderne più celere e sicuro l'andamento.

L'art. 8 porta che la polizia della Stazione di Modane debba farsi dagli agenti francesi, i quali però, ad ogni richiesta delle Autorità italiane, debbono prestare man forte per assicurare loro l'esercizio delle proprie funzioni.

Con gli articoli 9 e 10 si regola il servizio cumulativo tra le ferrovie francesi ed italiane per le vie di Modane e Ventimiglia, istituito con speciali tariffe e condizioni dirette ad agevolare gli scambi fra i due paesi.

Però, sul principio di questa istituzione, e segnatamente per la Stazione di Modane, si ebbero varii reclami contro la maggiore o minore estensione che le Amministrazioni ferroviarie intendevano darvi e per la definizione della responsabilità, che a ciascuna delle medesime incombeva. Ond'è che, mercè la distinta rappresentanza che ognuna di esse deve avere a Modane per tutti gli effetti dipendenti dal traffico, secondo l'art. 1, § II, e per le disposizioni degli articoli 9 e 10, questo servizio deve avere tutta la maggiore estensione di cui è suscettibile. Analogamente a questo concetto, fu tra le due Amministrazioni ferroviarie interessate conchiusa una Convenzione, sotto la data del 18 novembre 1874 (Allegato *B*), allo scopo di regolare i dettagli del traffico in servizio cumulativo, pel quale si adottano continuamente le migliorie, che per lo sviluppo del commercio si riconoscono convenienti, tanto nelle condizioni delle tariffe, come nei relativi prezzi.

L'articolo 11 mantiene agli agenti italiani, anche quando si trovano sul territorio francese, tutto il prestigio di cui essi debbono essere circondati nell'esercizio delle proprie funzioni.

Oltre di ciò poi, presentandosi il caso di dovere, in dipendenza del loro ufficio, agire contro la persona di terzi ed ottenerne l'arresto, rimane ad essi, a sensi dell'art. 8, assicurato il concorso della forza francese.

Gli articoli 13 al 16 sono diretti a definire le basi del servizio di dogana internazionale; ed il concetto dei medesimi, nel mentre che tende principalmente allo scopo di conciliare la tutela degli interessi dell'Erario colla maggior celerità possibile nelle operazioni doganali pel transito delle merci dall'uno all'altro Stato, lascia pure facoltà discrezionale ai due Governi di disciplinare tale servizio, secondo le mutevoli opportunità delle circostanze.

Dopo che per l'art. 4 restano deferite ai tribunali italiani le contravvenzioni in materia doganale, secondo l'art. 17 deve essere riservata ai tribunali francesi la competenza su tutte le altre infrazioni, che si commettessero nella Stazione e sulla ferrovia entro il territorio della Repubblica. La redazione dei processi verbali, di cui è parola al terzo comma di questo art. 17, si riferisce alle violazioni della legge e dei regolamenti francesi concernenti la polizia delle ferrovie e la sicurezza dei treni; perchè diversamente tali processi verbali non potrebbero avere il loro effetto presso i tribunali francesi, ai quali spetta di pronunziarsi sul merito dei fatti in essi denunziati. Mentre la cosa è per sè stessa pienamente giustificabile, anche perchè la nostra legislazione non ammetterebbe un diverso procedere per il tratto da Ventimiglia al confine, l'Amministrazione ferroviaria italiana, per uniformarvisi, non ha che a disporre affinchè i guardiani, cantonieri, ed insomma gli agenti preposti alla sorveglianza del tratto di ferrovia dal confine a Modane, siano sudditi francesi: ciò che torna agevole di fare, ritenuto che ordinariamente simili agenti appartengono alle località attraversate dalla ferrovia.

A senso dell'art. 19, l'Ufficio di polizia, invece di essere stabilito a Modane, dovrà essere a Bardonnèche. Ma, se questo Ufficio deve risiedere a Bardonnèche e quivi esercitare le proprie funzioni, per la ragione che a Modane, sul territorio francese, non potrebbe fare atti di sovranità, arrestando individui per tutti gli effetti delle leggi punitive del regno, tuttavia uno dei suoi funzionarii potrà sempre recarsi da Bardonnèche a Modane, e quivi rimanere per tutte le indagini che occorrono nell'interesse della sicurezza pubblica.

Gli articoli 21 al 25 riguardano il servizio dei telegrafi e della posta, che si fa transitando per la Stazione internazionale. Conformemente a queste disposizioni, l'Amministrazione italiana dei telegrafi ha già provvisto, stante l'urgenza, alla collocazione del cordone telegrafico attraverso la grande galleria delle Alpi, a spese comuni dei due Stati.

Gli articoli 26 e 27 dispongono per l'impianto e l'andamento del servizio ferroviario nella Stazione di Ventimiglia sul territorio italiano, appunto come gli articoli 1 e 2 lo fanno per quella di Modane, posta sul territorio francese. A Ventimiglia, il fabbricato della Stazione e gran parte della tettoia, magazzini e piani caricatori sono tuttora quelli stessi che provvisoriamente si eseguirono per l'apertura della linea al pubblico servizio. Ora però si tratta di costruirvi una Stazione definitiva, il cui progetto fu già in massima approvato e comunicato anche al Governo francese a senso delle intelligenze prese secondo il 5° capoverso dell'articolo 26.

L'art. 27 differisce poi dall'art. 2, in quanto che questo lascia alle due Amministrazioni ferroviarie di intendersi circa alle condizioni finanziarie dell'esercizio sul tronco Modane-confine, come fecero in forza dell'art. 6 della citata Convenzione 18 agosto 1873, mentre l'art. 27 si riferisce per ciò alla Convenzione internazionale approvata col Regio Decreto 18 giugno 1862, n.° 662, la quale all'art. 28 stabilisce già come l'Amministrazione italiana debba provvedere al mantenimento ed alla sorveglianza del tronco da Ventimiglia al confine, lasciandone l'esercizio all'Amministrazione, francese, con un terzo alla medesima dei proventi.

Siccome poi le disposizioni degli altri articoli, dal 3 al 25, si riferiscono più specialmente alla Stazione di Modane, così, per non ripetere le stesse disposizioni per quella di Ventimiglia, i due Governi coll'art. 28 si garantiscono la perfetta reciprocità, in guisa che le stesse stipulazioni fatte per Modane s'intendano applicabili a Ventimiglia.

Questa Convenzione vuolsi considerare come una esplicazione di quella precedentemente citata del 7 maggio 1862, approvata il 18 giugno successivo; e per conseguenza, l'articolo 31 ad essa si riferisce, e la conferma in tutto quanto non sia contrario alle presenti stipulazioni.

Queste, o signori, sono le principali disposizioni della Convenzione che abbiamo l'onore di presentare al vostro esame, nella speranza di vederla accolta con voto favorevole; tanto più fiduciosi, in quanto che possiamo invocare, in favore di queste stipulazioni, l'esperienza fattane sin qui in via provvisoria, mediante accordi passati fra le Amministrazioni ferroviarie incaricate del servizio delle due linee.

PROGETTO DI LEGGE

Articolo unico. — Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla Convenzione per le Stazioni ferroviarie internazionali fra l'Italia e la Francia, firmata a Parigi il 20 gennaio 1879, e le cui ratifiche furono ivi scambiate il.....

CONVENZIONE *relativa alle Stazioni internazionali di Modane e di Ventimiglia, ed alle sezioni delle strade ferrate comprese fra queste Stazioni ed i confini d'Italia e di Francia.*

S. M. il Re d'Italia ed il Presidente della Repubblica francese, desiderando di regolare e completare le misure di sorveglianza e di dogana applicate provvisoriamente, d'accordo comune, nelle Stazioni di Modane e di Ventimiglia, e sulle sezioni di strade ferrate comprese fra queste Stazioni e le frontiere d'Italia e di Francia, hanno risolto, conformemente alle disposizioni degli articoli 10 e 25 della Convenzione del 7 maggio 1862, di concludere, a questo uopo, una Convenzione speciale, ed hanno, per conseguenza, nominato a loro plenipotenziarii:

S. M. il Re d'Italia, il signor generale d'armata Enrico Cialdini, duca di Gaeta, suo ambasciatore presso il Governo francese;

Il Presidente della Repubblica francese, il sig. Waddington, senatore, ministro degli affari esteri.

I quali, dopo essersi comunicati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, convennero negli articoli seguenti:

Art. 1. Sarà stabilita a Modane-Fourneaux una Stazione, che sarà comune alle due strade ferrate italiana e francese, e dove saranno installati i servizii della dogana, del telegrafo e della posta dei due paesi.

Il servizio tecnico di questa Stazione sarà fatto dal personale e sotto la direzione della Compagnia delle strade ferrate francesi, conformemente alle condizioni che saranno regolate di concerto tra l'Amministrazione della strada ferrata italiana e l'Amministrazione della strada ferrata francese, ed in mancanza d'accordo fra di esse, dai due Governi interessati; ma ciascuna Amministrazione avrà alla Stazione di Modane un agente destinato a rappresentare specialmente i suoi interessi commerciali, tanto di fronte al pubblico, che di fronte all'altra Amministrazione. Per la Compagnia francese, quest'agente potrà essere il Capo-Stazione, incaricato di dirigere il servizio tecnico comune alle due Amministrazioni.

L'Amministrazione della strada ferrata francese dovrà fornire, nelle condizioni del suo Capitolato d'oneri e sulla base d'una perfetta reciprocanza, all'Amministrazione italiana, nella Stazione di Modane-Fourneaux, i locali necessarii all'installazione dei servizii della dogana, del telegrafo e della posta.

L'Amministrazione della strada ferrata francese dovrà fornire all'Amministrazione della strada ferrata italiana, nella medesima Stazione, i locali necessarii per collocarvi le sue locomotive, i suoi vagoni ed il suo personale staccato in questa Stazione pei servizii speciali, quali trazione, condotta dei treni, servizio commerciale, ecc. ecc., che non entrano nel servizio comune affidato alla Amministrazione francese.

I progetti dei binarii e fabbricati da costruirsi pel servizio internazionale saranno concertati fra i due Governi.

Tutte le spese d'impianto della Stazione di Modane-Fourneaux saranno a carico dell'Amministrazione della strada ferrata francese, che riceverà dall'Amministrazione della strada ferrata italiana, a titolo di fitto, l'interesse annuo al 5 per 100 delle spese relative alle costruzioni addette al servizio esclusivo di quest'ultima strada, e l'interesse, al medesimo tasso, della metà delle spese relative alle costruzioni addette al servizio comune.

Le spese di manutenzione delle dette costruzioni, anticipate pure dall'Amministrazione della strada ferrata francese, saranno divise sulle stesse basi.

Art. 2. L'Amministrazione della strada ferrata italiana sarà esclusivamente incaricata dell'esercizio della parte della strada ferrata da Modane a Bardonnèche, che è situata sul territorio francese.

Le questioni relative alla manutenzione di questa sezione, come pure quelle relative al pedaggio da pagarsi dall'Amministrazione della strada ferrata italiana all'Amministrazione della strada ferrata francese, in ragione del percorso de' suoi convogli tra il confine e Modane-Fourneaux, saranno regolate di concerto tra l'Amministrazione della strada ferrata italiana e la Compagnia francese, ed in mancanza d'accordo fra le dette Amministrazioni, dai due Governi interessati.

È inteso, del resto, che, durante tutto il loro soggiorno sul territorio francese, i macchinisti ed il personale dei treni italiani saranno sottomessi alle leggi ed ai regolamenti concernenti l'esercizio delle strade ferrate francesi.

È inteso parimenti che le tariffe applicate sulla sezione francese non potranno sorpassare il massimo della tariffa legale, fissata dal Capitolato d'oneri della Compagnia francese e dalla Convenzione dei 9 giugno 1866 e 17 giugno 1867, che concesse a questa Compagnia le sezioni della strada ferrata Vittorio Emanuele comprese sul territorio francese; e che queste tariffe non potranno essere stabilite sopra un percorso superiore al numero di chilometri percorsi od incominciati.

L'Amministrazione della strada ferrata italiana sarà obbligata a pagare direttamente le imposte percepite sui trasporti a grande ed a piccola velocità a profitto dello Stato francese.

Art. 3. I locali addetti ai servizii della dogana, del telegrafo e della posta dello Stato italiano, saranno designati coll'apposizione delle insegne d'Italia.

Art. 4. La strada ferrata fra Modane e Bardonnèche sarà considerata come strada internazionale aperta, pei due paesi, all'importazione, all'esportazione ed al transito delle mercanzie, come pure al trasporto di viaggiatori effettuantesi dalla Francia in Italia e viceversa. I vagoni impiombati e i doganieri di scorta potranno percorrere la detta via in ogni tempo senza impedimento e fermata.

Gli agenti della Dogana italiana potranno inoltre, sulla detta via e nella Stazione mista di Modane, constatare le contravvenzioni alle leggi di finanza, e nei casi preveduti da queste leggi, sequestrare gli oggetti dichiarati in contravvenzione.

La Dogana italiana avrà il diritto di transigere su queste contravvenzioni, o di deferirle ai tribunali italiani competenti, che le giudicheranno secondo le leggi del loro paese; di disporre, se del caso, della mercanzia sequestrata, in virtù, sia di transazione passata col prevenuto che ne avrà fatto l'abbandono alla Dogana italiana, sia d'una sentenza divenuta definitiva che ne avrà pronunciata la confisca a profitto della detta Dogana; di ritenere le mercanzie, bagagli e mezzi di trasporto, a garanzia delle ammende, salvo a darvi mano libera mediante cauzione.

Art. 5. La chiusura e l'impiego dei locali destinati al servizio delle dogane italiane, come pure la loro sorveglianza per mezzo de' loro agenti, saranno regolati ed ordinati esclusivamente dall'Autorità italiana.

Art. 6. Per le mercanzie trasportate a piccola velocità, magazzini distinti saranno destinati alle mercanzie importate in Francia e per quelle in via d'importazione in Italia.

Quelli fra questi magazzini destinati a ricevere le mercanzie penetranti in Francia saranno collocati nella parte della Stazione riservata alla Dogana francese; e, reciprocamente, i magazzini aperti alle mercanzie spedite in Italia, dovranno far parte dei locali attribuiti alla Dogana italiana.

Per le mercanzie trasportate a grande velocità, le operazioni di dogana s'effettueranno in un magazzino unico, convenientemente disposto.

Art. 7. Il regolamento di polizia pel movimento delle mercanzie all'entrata ed all'uscita dei magazzini, e la fissazione del termine da accordarsi a tal'uopo, saranno concertati fra le Amministrazioni delle Dogane rispettive.

Art. 8. La polizia interna della Stazione mista di Modane sarà assicurata da un posto d'agenti francesi, i quali presteranno il loro concorso, a richiesta dei capi della Dogana italiana, senza che l'impiego di questa forza armata ausiliaria possa cagionare alcuna spesa al Governo italiano.

Art. 9. Le Amministrazioni delle strade ferrate francese ed italiana daranno all'organizzazione del loro servizio alla Stazione di Modane tutta l'estensione che potrà esigere il traffico, ed accorderanno al pubblico, nella detta Stazione, tutte le facilitazioni che gli assicurano i Capitolati d'oneri ed i regolamenti in vigore sul territorio francese.

Art. 10. L'Amministrazione della strada ferrata italiana, incaricata dell'esercizio della sezione da Modane a Bardonnèche, sarà obbligata a ricevere nella Stazione mista di Modane e di trasportare i viaggiatori e le mercanzie a destinazione per l'Italia, qualunque sia la loro provenienza; e reciprocamente, di ricevere nelle sue Stazioni d'Italia e di trasportare alla Stazione di Modane i viaggiatori e le mercanzie, qualunque sia in Francia la loro destinazione definitiva. (*Continua*)

LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO
dei TRAMWAYS

Il precedente Ministro dei lavori pubblici, on. Mezzanotte, diresse ai Prefetti, Ingegneri-Capi del Genio civile e R. Commissarii per l'esercizio delle ferrovie la seguente circolare, contenente le norme per la costruzione e l'esercizio dei *Tramways*, così vivamente desiderate da lunga pezza nella mancanza d'ogni legislazione sulla importante materia. Noi vogliamo sperare che il nuovo Ministro, on. Baccarini, saprà curare la esatta osservanza di tali norme, sollecitando nello stesso tempo la presentazione di quella legge speciale, a cui si accenna al principio della circolare.

Roma, 20 giugno 1879.

Sebbene manchi una legge speciale, che è in corso di studio, per regolare la costruzione e l'esercizio dei *tramways*, non è a dubitarsi che le disposizioni di polizia stradale, stabilite dalla vigente legge sui lavori pubblici e dai regolamenti da essa derivanti debbano applicarvisi per tutelare, entro i limiti assegnati all'Autorità amministrativa, la sicurezza dell'esercizio.

Sinchè si tratta di *tramways* esercitati coi cavalli, dopo autorevoli pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, fu lasciata alle Autorità comunali e provinciali la facoltà di accordarne la concessione e regolarne l'esercizio sulle rispettive strade. Ma ora che il nuovo mezzo di locomozione accenna ad estendersi fuori degli abitati, e soprattutto a valersi del motore meccanico, riesce di assoluta necessità di indagare e stabilire la vera natura ed i precisi limiti dell'ingerenza spettante, in base all'attuale nostra legislazione, a questo Ministero ed alle Autorità governative locali.

Il criterio, a cui si inspirò questa centrale Amministrazione nel lasciare ad un regime di largo decentramento il servizio dei *tramways*, è desunto dai pareri dei sullodati Consessi; e si riassume nella massima, che i *tramways* o ferrovie a cavalli non possono considerarsi come vere ferrovie pubbliche, nel senso del titolo V della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, bensì come un miglioramento della viabilità ordinaria, e che quindi la relativa concessione rimane in facoltà dell'ente a cui la strada appartiene.

Conseguentemente, per l'impianto di ferrovie a cavalli sulle strade comunali o provinciali è esclusa l'ingerenza del Ministero, restando ferme, s'intende, le discipline di polizia stradale sanzionate dalla legge dei lavori pubblici e dal regolamento relativo; ben inteso, che la larghezza della strada si presti, che le ruotaie dei *tramways* non debbano essere mai sporgenti dal livello stradale, che il piano dei *tramways* vi sia pure perfettamente rasente, e che infine nessun mezzo di separazione debba essere posto fra il binario ed il resto della strada.

Ma diversa corre la cosa quando trattasi di stabilire *tramways* sulle strade nazionali, o quando vogliasi intraprendere l'esercizio dei *tramways* per mezzo del vapore su qualunque specie di strada, anche nell'interno dell'abitato.

In ambedue i predetti casi, e in forza della giurisprudenza amministrativa assodata, e per effetto delle tassative discipline del Regolamento di polizia stradale approvato col R. Decreto 15 novembre 1868, N. 4697, chiunque voglia intraprendere l'opera ha l'imprescindibile obbligo di ottenere la relativa concessione ed autorizzazione da questo Ministero: in difetto di che, sarebbe illegale e abusiva, e quindi da inibirsi, la costruzione ed anche lo esercizio dei *tramways*.

Il punto però che reclama maggiori cure da parte della Autorità pubblica, si è la sorveglianza sullo esercizio dei *tramways* mossi col vapore, all'intento di tutelare efficacemente la incolumità della vita dei cittadini e i riguardi dovuti all'interesse pubblico.

Come già si avvertì, una prima cautela deriva dal Regolamento di polizia stradale, che stabilisce, come condizione indispensabile per l'esercizio delle locomotive a vapore in qualunque strada ordinaria, la preventiva autorizzazione del Ministero.

È essenziale che questa prescrizione venga scrupolosamente osservata in ogni caso, e si eviti l'abuso, verificatosi in qualche incontro, che tale autorizzazione venga richiesta dopo l'attivazione dell'esercizio, sul fondamento che l'Autorità comunale o provinciale avesse incluso nella concessione il motore meccanico. Ciò urta contro le letterali disposizioni del citato Regolamento; e quindi non deve essere tollerato d'ora innanzi che i Comuni e le Provincie concedano un' autorizzazione che è riservata al Potere centrale.

Altra misura di cautela, di cui è importante la fedele osservanza da parte dei signori Prefetti, si è quella di non permettere l'apertura all'esercizio del *tramway* a vapore, se prima non risulti dimostrato che la caldaia fu assoggettata con perfetto esito agli esperimenti prescritti colle istruzioni approvate col Decreto ministeriale 14 aprile 1878, e che la locomotiva sia pure stata visitata e riconosciuta perfetta, a mente delle predette istruzioni e dell'art. 60 del Regolamento di polizia stradale.

Inoltre, in ogni occasione dovrà essere accertato che il macchinista del *tramway* sia abilitato all'esercizio delle sue funzioni, ed abbia quindi la patente prescritta dalle disposizioni vigenti sulla materia, approvate con Decreto ministeriale del 4 aprile 1874.

A queste norme d'indole preventiva si aggiungono, non meno efficaci, le altre disposizioni del Capo III, titolo II, del più volte richiamato Regolamento stradale, dirette a preservare l'incolumità del passaggio ordinario.

Meritano richiamo, a questo riguardo, gli articoli 61, 62, 64, che attribuiscono un'autorità abbastanza larga ai signori Prefetti, ai quali corre quindi debito di curare che gli agenti stradali competenti abbiano a vigilarne l'osservanza. Soprattutto va tenuto presente l'art. 64, così concepito:

« 2° *Capov.* Sarà rallentata la corsa nelle traverse dei « luoghi abitati, o in caso d'ingombro sulla strada, o « presso il punto d'incrociamento di due strade, secondo « le prescrizioni contenute nel Decreto di licenza o date « dal Ministro o dal Prefetto.

« 3° *Capov.* Il movimento deve ugualmente essere rallentato, ed anche fermato, quante volte lo avvicinarsi « di un treno, spaventando i cavalli o altri animali, po« tesse cagionare disordini o qualche disgrazia ».

Non meno importante si è, che vengano sorvegliati i concessionarii dei *tramways*, perchè non contravvengano alle condizioni di esercizio, nei singoli casi stabilite col Decreto ministeriale d'autorizzazione e col relativo atto di sottomissione; e segnatamente sarà cura dei signori Prefetti che non si ecceda il limite stabilito nella velocità e nel numero delle vetture.

In tutti questi casi, avvenendo infrazione dei regolamenti o delle condizioni imposte, divengono applicabili i procedimenti contravvenzionali e le penalità comminate cogli articoli 66, lettera *h*, e 67 del Regolamento di polizia stradale, e si dovrà dar corso agli atti relativi.

Simili disposizioni tendono alla tutela della viabilità ordinaria, che è contemplata appunto dal Regolamento di polizia stradale.

Ma non resta ancora esaurita questa materia, dappoichè i *tramways* esercitati col vapore sono sottoposti pure ad

alcune delle prescrizioni del Regolamento di polizia delle strade ferrate, approvato col R. Decreto 31 ottobre 1873, N. 16,877 (serie 2ª).

Nè di ciò può dubitarsi, se si consideri che, giusta l'art. 12 dell'anzidetto Regolamento, le disposizioni di questo, che concernono la sicurezza delle persone e delle cose e la pubblica igiene, sono applicabili anche alle ferrovie private; e quindi tanto più ai *tramways* mossi col vapore, che eseguiscono un servizio pubblico, e possono compromettere la sicurezza delle persone. I criterii più ovvii di interpretazione della legge conducono a questa conseguenza. Laonde sarà da tenersi per massima, tanto dai signori Prefetti, quanto dai R. Commissarii per l'esercizio delle ferrovie, di richiamare all'osservanza di quel Regolamento, nella parte riguardante la sicurezza delle persone e delle cose e la pubblica igiene, le Società o i privati che esercitano *tramways* col vapore.

Queste sono le istruzioni e gli indirizzi più essenziali, che il sottoscritto stima opportuno di dare alla S. V. Ill.ma sopra l'importante oggetto in discorso, e ne raccomanda l'esatta applicazione da parte dei signori Prefetti e dei funzionarii a cui spetta, per assicurare, ciascuno nella propria sfera d'azione, il conveniente esercizio del nuovo mezzo di locomozione, senza pericolo per la sicurezza del pubblico.

Si prega la S. V. Ill.ma di inviare un cenno di ricevuta della presente.

Il Ministro MEZZANOTTE.

Nostre Corrispondenze

Roma, 19 agosto.

Voi avete riprodotto, nell'ultimo numero del *Monitore*, un breve articolo dell'*Isonzo* di Gorizia *sui dissidii per la ferrovia Pontebbana*, nel quale si sosteneva, contro alle informazioni del corrispondente del *Tagblatt*, che le divergenze tra l'Italia e l'Austria dipendono esclusivamente da interessi privati, all'infuori dell'azione dei due Governi, discordi soltanto sul luogo dove erigere la Dogana di confine e sul modo di farla servire nel comune interesse. Ora, sta infatti che le due Società austriache, la Rudolfiana e la Meridionale, hanno lotte d'interessi tra loro rispetto alla ferrovia della Pontebba; ma non è esatto che in ciò consista il vero, il solo ostacolo all'apertura dell'intera linea. All'opposto, io ho ragione di credere che esista fra i due Governi una non lieve questione di tariffe, ad appianare la quale si stanno scambiando note dai due Gabinetti già da parecchio tempo, senza avere trovato ancora lo scopo verso il quale si dovrebbe tendere con pari sollecitudine e pari disposizione d'animo.

L'Austria chiese all'Italia di assumere l'impegno formale di non istabilire tariffe nel proprio tronco della linea pontebbana tendenti a favorire il commercio di Venezia a danno di quello di Trieste, e l'Italia non si dichiarò punto aliena dal soddisfare l'onesta domanda. Ma parve a quest'ultima altrettanto onesto il chiedere a Vienna la pura e semplice reciprocità di trattamento: vale a dire che anche là si accettasse l'obbligo di non esigere tariffe, sulle proprie linee collegate con noi, tendenti a favorire il commercio di Trieste a danno di quello di Venezia. Si può pretendere un modo d'agire più equo? E non credo che, a parole, ciò sia disconosciuto dal Governo austriaco; ma le parole sono femmine, e coi fatti, che sono maschi, sembra invece che esso cerchi d'esimersi, allegando una speciosa ragione. A voi Governo italiano, esso dice, è doveroso e facile l'impegno, perchè le ferrovie dell'Alta Italia sono di proprietà dello Stato; ma che posso promettere io, in fatto di tariffe da applicarsi sopra ferrovie di proprietà privata?

Ho già qualificato, a parer mio, questa ragione: essa non è che speciosa, non è seria, non ha fondamento per reggere a molte e facili obbiezioni. Tutti sanno di che natura sono i rapporti che legano un Governo colle Società delle Strade ferrate, e come queste non abbiano e non debbano avere le mani libere nella questione delle tariffe, all'infuori d'ogni ingerenza governativa. E diciamolo apertamente: il non involontario indugio al compimento dei lavori del tronco austriaco della Pontebba comincia a divenire uno scandalo, una grave offesa ai nostri interessi ed alla nostra dignità. Come mai? si fa strombazzare ai quattro venti che l'Austria solerte aprirebbe al pubblico esercizio il proprio tronco della Pontebbana, e che dell'eventualità del ritardato congiungimento coll'Italia sarebbe responsabile la nostra lentezza nel compiere i nostri lavori. Noi furbi, senza forse verificare nulla (come sarebbe stato abbastanza facile), si crede a tutto ciò, e per isfuggire al pericolo della minacciata critica d'arrivare in ritardo, si delibera di spendere qualche centinaio di migliaia di franchi in più per affrettare in via straordinaria i lavori. Poi?..... poi da due mesi circa si esercita la ferrovia della Pontebba da Udine al nostro confine, mentre dalla parte dell'Austria, si direbbe quasi disfacciano alla notte, come Penelope, il lavoro della giornata, visto che questa ferrovia, al pari di quella tela, non arriva mai alla fine! Onde giova sperare che il nostro Ministero insisterà con energia sul pronto cambiamento di questo stato di cose; e credo anzi sapere che il nostro ambasciatore a Vienna abbia appunto ricevuto istruzioni sul proposito in questo senso, nel suo recente passaggio da Roma. —

Le sale del palazzo di piazza S. Silvestro sono pressochè deserte, causa l'assenza del Ministro e l'ordinario fuggi fuggi altresì degli impiegati nei mesi dei forti calori estivi.

Lavora però indefessamente la Direzione generale delle strade ferrate a preparare un organico pel personale delle nuove costruzioni, ed a stabilire il metodo e le norme degli studi da compiere, dei lavori da eseguire, per sottoporre ogni proposta alle deliberazioni del Ministro, il cui ritorno è atteso imminentemente. (*Vedi pure le Nostre Informazioni*).

Lavora con pari alacrità la Commissione per l'esame dei progetti ferroviarii, ma non venne ancora ad alcuna conclusione, nè diede ancora mano, per conseguenza, alla propria relazione.

Da tutto ciò comprenderete facilmente come siano infondate le notizie, da voi pure riprodotte sulla fede di altri giornali, circa la formazione già avvenuta di squadre d'ingegneri per determinati studii. B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Oltre a quanto ci scrive il nostro ordinario corrispondente, abbiamo pure da Roma che, in esecuzione della legge testè promulgata per le nuove costruzioni ferroviarie, è intendimento del Ministero dei lavori pubblici che siano sollecitamente intrapresi gli studii e compilati i progetti esecutivi delle linee, che per le prime dovranno essere costruite ed aperte all'esercizio.

E poichè, per la molteplicità delle linee stesse, non lievi difficoltà si oppongono a mettere insieme tutto un apposito personale, che per idoneità ed esperienza sia in grado di corrispondere alle esigenze della situazione, sarebbe pure intenzione del Ministero che per talune delle linee, le quali si debbono collegare con quelle delle grandi nostre Amministrazioni ferroviarie, gli studii definitivi ed i progetti di esecuzione abbiano ad essere compilati coll'opera del per-

sonale tecnico addetto al servizio delle costruzioni e dei lavori presso quelle Amministrazioni.

In relazione ed a conferma di quanto ci si scrive da Roma e che riportiamo qui sopra, veniamo a sapere che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ricevuto, in questi giorni, una comunicazione del suddetto Ministero, colla quale, insistendosi sull'urgenza che siano indilatamente iniziati gli studii per la linea di cui è più urgente la costruzione, quella cioè d'interesse internazionale che da Novara per Sesto Calende deve congiungere le nostre con le ferrovie svizzere presso Pino, viene invitata l'Amministrazione medesima a far conoscere se e quale personale addetto al suo servizio potrebbe essere applicato alla formazione degli Ufficii tecnici per la scelta del tracciato, redazione dei progetti e compilazione degli elaborati per l'appalto, con riserva di completare quegli Ufficii con nuovo personale per la parte che non potesse essere prelevata dall'Amministrazione ferroviaria.

Possiamo anche aggiungere che l'Amministrazione suddetta si è affrettata a rispondere all'invito ministeriale, dichiarando di essere pronta a soddisfare nel miglior modo le fattele richieste.

Noi non possiamo che rallegrarci della decisione presa dal Ministero; la quale, mentre è un giusto omaggio reso al valente Corpo degli ingegneri delle Strade ferrate dell'Alta Italia, che già tanto si distinse in simile genere di lavori e da ultimo nella costruzione della importante e difficile linea Pontebbana, ci fa sicuri che gli studii relativi alla nuova linea Novara-Pino saranno condotti a termine sotto la garanzia di una speciale e provata attitudine del personale, guidato unicamente dal criterio che la linea si faccia col minor possibile dispendio, soddisfacendo pure le esigenze nazionali ed internazionali che la resero necessaria.

Nei giorni 16, 17 e 18 corrente ebbero luogo in Firenze le da noi annunciate conferenze dei delegati delle Strade Ferrate dell'Alta Italia e Meridionali, allo scopo di discutere e concretare le condizioni per una nuova Convenzione circa l'uso comune della Stazione di Bologna, in sostituzione di quella in vigore, che va a scadere colla fine del corrente mese.

I delegati dell'Alta Italia erano i signori: cav. Confalonieri, Bonazzi ed ing. Ottolenghi; quelli delle Meridionali i signori Gramegna e Fonio.

I risultati delle dette conferenze vennero consegnati in apposito verbale, che fu sottoposto alle rispettive Amministrazioni per la definitiva decisione.

Il Ministro dei lavori pubblici, nel comunicare al Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia la soddisfazione del Ministro dell'interno pel modo pienamente regolare con cui ebbe luogo dovunque il servizio ferroviario del treno Reale nel recente viaggio delle LL. MM., e che prova la diligenza ed oculatezza delle rispettive Amministrazioni nel dare tutte le occorrenti disposizioni, porge ringraziamenti, anche a nome del detto Ministro dell'interno, al medesimo Consiglio d'amministrazione e personale dipendente.

Sappiamo che il suddetto Consiglio d'amministrazione si sta occupando della compilazione delle norme e del relativo programma d'esame per un prossimo concorso e consecutiva assunzione di personale tecnico.

Ci scrivono da Roma che la Commissione d'inchiesta per le strade ferrate, presieduta dall'on. senatore Brioschi, riprenderà le sue sedute in Genova nella prima decina del prossimo settembre.

Ci scrivono pure che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dichiarato ammissibile il progetto delle opere di terra e murarie per la Stazione internazionale definitiva di Ventimiglia.

Iersera, fra Pisa e Torre del Lago, ad un carro del treno merci si ruppe un asse, producendo lo sviamento d'altri tre carri. Essendo quindi rimasto ingombro il binario, si dovette eseguire il trasbordo di tre treni, fra i quali quello diretto Roma-Torino: per cui vi fu un ritardo di alcune ore nell'arrivo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie nella provincia di Roma — Il Consiglio provinciale, nella seduta del 13 corrente, si è intrattenuto sulla nomina della Commissione incaricata di esaminare i provvedimenti da prendersi, in conformità agli obblighi imposti alla Provincia dalla legge per le costruzioni ferroviarie decretate dal Parlamento. La Commissione riuscì composta dei consiglieri: Marrucchi, Manni, Grispigni, Giustiniani Bandini e Santucci.

Tramways di Firenze. — Venerdì scorso venne inaugurata e messa in esercizio la nuova linea di proseguimento dei *tramways* dal Ponte alle Mosse alle Cascine, partendo da Piazza Santa Maria Novella.

Molta gente profittò di questa nuova linea, che, con pochi soldi, dal centro della città conduce nel bel mezzo del magnifico passeggio delle Cascine.

Ferrovie consorziali venete. — Giovedì scorso ebbe luogo in Vicenza, sotto la presidenza del senatore Lampertico, l'assemblea del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza.

Alla discussione degli argomenti posti all'ordine del giorno, il Presidente fece precedere una circostanziata informazione orale sulle cose più degne di menzione dopo l'Assemblea ultima. In particolare, accennò a quanto si è fatto per la sistemazione dell'esercizio: regolamento dei rapporti di servizio tra le Ferrovie dell'Alta Italia e le linee del Consorzio; istruzioni concordate fra la Società esercente e il Commissario militare pei trasporti militari; servizio cumulativo colle Ferrovie Romane e Meridionali; e contratti particolari. Diede ragguagli sul movimento, che su tutte le linee è in aumento, anche tenuto conto del solo movimento locale. E potè assicurare che la Commissione parlamentare d'inchiesta si occuperà di prendere delle ferrovie consorziali diretta conoscenza.

Venne quindi approvato integralmente il consuntivo 1878, nonchè il preventivo 1880; ed accolta la proposta del Comitato di dare al riparto degli introiti, risultante dal preventivo stesso, un carattere interinale. Si deliberò poscia di mantenere anche pel venturo anno il sistema d'ispezione dell'esercizio e manutenzione già in atto. Venne data facoltà al Comitato di stipulare, sotto forma d'aumento del canone di fitto, il concorso all'ampliamento della tettoia di Vicenza, avuto però riguardo ai lavori resi veramente necessarii dalle ferrovie del Consorzio. Quanto ai lavori richiesti lungo le linee o nelle Stazioni dal Collaudo gover-

nativo, si adottarono le conclusioni della Commissione tecnica dell'Assemblea, la quale, in relazione agli obblighi del Consorzio ed alla convenienza economica, distingue i lavori suddetti in diverse categorie.

Sulla massima poi di assicurare gl'immobili dall'incendio, premessa cognizione del sistema tenuto dalle Ferrovie Romane di non assicurarli affatto, dalle Ferrovie Meridionali di assicurare solo i più esposti a pericolo, e dalle Ferrovie dell'Alta Italia che, liquidati gli impegni contrattuali in corso, tendono a costituire un fondo di sicurtà in proprio, si deliberò di soprassedere; dando incarico al Comitato di prima esaurire le indicate pratiche, in relazione alla competenza della spesa, alla determinazione delle cose da assicurare, ed alla valutazione dei premii. Tale deliberazione ebbe quindi un carattere meramente sospensivo, anche sulla massima stessa.

Ferrovia Treviso-Feltre-Belluno. — La *Provincia di Belluno* annuncia che il Consiglio provinciale di quella città ha deliberato di mandare a Roma, subito che sarà colà di ritorno il Ministro dei lavori pubblici, una Commissione per trattare sulla più sollecita esecuzione del tracciato ferroviario Treviso-Feltre Belluno.

— Lo stesso giornale aggiunge:

Da un resoconto della *Gazzetta di Treviso* sulla tornata di quel Consiglio provinciale abbiamo rilevato con piacere, che si parlò di sollecitare i lavori per la linea ferroviaria Treviso-Feltre-Belluno. Sarebbe desiderabile, poichè si riterrebbe utilissimo che alla nostra Commissione (composta dei signori cav. Gio. Battista Bellati e cav. Giorgio Pagani Cesa) si associasse una rappresentanza della Provincia di Treviso, per più facilmente raggiungere lo scopo tanto desiderato, e provvedere di lavoro tanta povera gente, che nell'anno venturo avrà certamente più che mai bisogno di pane.

— La *Gazz. di Treviso* annuncia poi che quella Deputazione provinciale deliberò di comprendere nel bilancio pel *1880* la somma di L. 25,000, come fondo di previsione pel concorso della Provincia nella costruzione della linea Treviso-Belluno.

Tramway Saronno-Como. — Leggesi nel *Sole* che, oltre le linee Milano-Saronno e Saronno-Erba, fra poco Saronno avrà anche la linea Saronno-Como.

L'Assemblea generale degli azionisti, tenutasi in Saronno il 3 andante, ha proclamato la costituzione della Società anonima del suddetto tramway Saronno-Como; ed appena ottenutane l'approvazione governativa, la Società darà mano ai lavori per la costruzione della linea, sicchè si spera di poterla aprire al pubblico nella prossima primavera.

Presidente della Società è l'avv. Livio Bonalumi, consigliere provinciale di Milano; e direttore il signor Felice Rodriguez.

Tramways in Sardegna. — Scrivono da Cagliari che a Quarto Sant'Elena ebbe luogo il 10 corrente una seduta del Consiglio comunale, e tra gli altri oggetti posti all'ordine del giorno, eravi quello di una ferrovia a sistema *tramway*, progetto presentato dal signor Devoto. Si discusse a lungo su questo oggetto, e si finì col nominare una Commissione, alla quale fu dato l'incarico di recarsi a Cagliari, allo scopo di conferire col signor Devoto per avere schiarimenti e dilucidazioni su alcuni dubbii insorti, e quindi riferire al Consiglio per una risoluzione definitiva.

Quest'opera, se riescirà, sarà grandiosa e di somma importanza pei Comuni del Campidano; poichè il commercio si attiverà, e nuove industrie si svilupperanno, apportandovi così non indifferente prosperità.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* annuncia che nella seduta dell'8 agosto, il Consiglio federale approvò il profilo delle ruotaie, proposto dal sig. ingegnere in capo Bridel per la ferrovia del Gottardo.

— La Direzione della Ferrovia del Gottardo ha pubblicato un avviso per l'appalto dei lavori di terra e delle opere d'arte, nonchè dei fabbricati della linea del Monte-Ceneri.

Gli appaltatori vengono invitati ad inoltrare le loro offerte per l'appalto dei lavori di terra e delle opere d'arte, nonchè dei fabbricati del tronco Giubiasco-Lugano.

Questo tronco consta dei seguenti lotti:

N. XXIII,	lungo 8.4 chil.,	con un prevent. di	Fr. 2,250,000
» XXIV,	» 8.5 »	» »	» 2,900,000
» XXV,	» 9.4 »	» »	» 1,750,000
Totale	26.0 chil.,	» »	Fr. 6,900,000 (in cifra rotonda)

Le offerte possono farsi per singoli lotti o per l'intero tronco, e dovranno inoltrarsi entro il 30 corr. alla Direzione medesima.

È libero di fare una offerta in 0[0 del computo preventivo, o di offrire altri prezzi.

I piani, i Capitolati d'oneri ed i computi preventivi sono ostensibili presso il sig. ingegnere di sezione I. Schneider a Bellinzona, nonchè presso l'Ufficio tecnico centrale della Ferrovia del Gottardo a Lucerna.

La libera scelta fra gli aspiranti, i quali restano vincolati colla loro offerta sino al 15 settembre p. v., è esplicitamente riservata (V. *Annunzi*).

— La Direzione della Ferrovia del Gottardo ha ripartito i propri affari nel modo seguente: Presidente Zingg, affari finanziarii e conti, tariffe ed affari che hanno un carattere politico-ferroviario; vice-presidente Stoffel, affari di espropriazoni e reclami, quistioni di diritto (compresa l'ipoteca); Dietler, affari di costruzione, compera del materiale rotante, direzione delle officine, sorveglianza e manutenzione della linea. Incaricati di vegliare sull'esercizio delle linee ticinesi sono i signori Zingg e Dietler insieme.

— Lo stato dei lavori della grande Galleria alla fine dello scorso giugno era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in giugno	luglio	Stato alla fine di giugno	luglio
Galleria di direzione . m.	194.5	202	13424	13626.6
Allargam. della stessa »	216.4	204.7	11604.5	11809.2
Cunetta dello strozzo . »	218.3	122	9744.4	9744.1
Strozzo . . . . . . »	168.3	199.6	8464.2	8663.8
Vôlta . . . . . . »	112.2	85.9	9990.1	10076
Piedritti . . . . . »	166.9	197.6	8164.8	8362.4
Tunnel completo con canale e nicchie . . »	838.3	134.2	7460.3	7594.5

Secondo il programma di settembre 1875, furono eseguiti:

	in più	in meno
Galleria di direzione . . . . . m.	—	234
Allargamento della stessa . . . . »	—	840.8
Cunetta dello strozzo . . . . . . »	—	2573.9
Strozzo . . . . »	—	2733.2
Vôlta . . . . »	—	1714
Piedritti . . . . »	—	2907.6
Tunnel completo con canale e nicchie »	—	3450

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 23.50, dal lato di Airolo di m. 20.40; in totale m. 43.90, cioè m. 6.25 in media giornaliera.

Roccia tenera ed armatura in legno ad Airolo.

Restano a perforare per la galleria di direzione m. 1190.50.

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di luglio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 16,400 (nel mese corrispondente del 1878: 13,646), introito fr. 21,900 (fr. 17,539.50); merce trasportata tonn. 3,515 (tonn. 2174), introito fr. 14,500 (fr. 9016.35). Introito complessivo fr. 36,400 (fr. 26,555.85), ossia fr. 887.80 (fr. 647.70) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggieri trasportati 15,700 (1878: 16,548), introito fr. 13,100 (fr. 13,675.40); merce trasportata tonn. 1425 (tonn. 1035), introito fr. 4,000 (fr. 2,772.60). Introito complessivo fr. 17,100 (fr. 16,448), ossia fr. 657.69 (fr. 632.62) in media per chilometro.

Ferrovie svizzere. — Coll'11 corrente, dice la *Gazz. Ticin.*, ebbe fine il termine fissato per sollevare opposizione all'incanto della Ferrovia Nazionale, indetto per il 30 corr. Già vennero inoltrate delle offerte; ed in seguito ad esame essendo risultato che gli aspiranti presentano le volute garanzie pecuniarie e per adempiere le obbligazioni, queste offerte vennero dal Consiglio federale ammesse all'incanto. Esse sono:

1° Per la sezione dell'Est della Ferrovia Nazionale, la Banca federale in società solidale colla Città di Winterthur;

2° Per tutta la ferrovia, eventualmente per l'una o l'altra delle due sezioni: *a.* la Ferrovia Nord-Est; *b.* il Comitato intercantonale per la riapertura della Ferrovia Nazionale, rappresentata dal sig. consigliere nazionale Künzli.

Ferrovia del Sempione. — La Società della ferrovia del Sempione ha chiesto al Dipartimento federale delle strade ferrate il permesso di aumentare del 25 0/0 le tariffe, basandosi specialmente sugli sfavorevoli introiti dell'esercizio nello scorso anno. Il Consiglio federale ha aderito alla domanda della Società, ed ha ammesso l'aumento di tariffa. Ora, il Gran Consiglio del Cantone del Vallese ha risolto all'unanimità di protestare contro ciò. Non v'ha alcuna necessità di aumentare l'esistente tariffa, a detrimento del pubblico; e ciò tanto più che le tasse per viaggiatori sulla linea del Sempione sono già ora più elevate che su tutte le altre ferrovie della Svizzera. — In base all'art. 24 della concessione, l'Assemblea federale dovrà decidere sopra tale quistione.

Ferrovie tedesche. — La *Post* di Berlino scrive che la trasformazione delle Amministrazioni delle ferrovie di Stato prussiane sembra dover entrare prossimamente in applicazione.

Il Ministro dei lavori pubblici non ha ancora preparato il progetto completo e particolareggiato; ma ha però abbozzato il piano del futuro ordinamento.

Secondo questo piano, devono crearsi sei Direzioni di ferrovie, cioè: a Berlino, Breslavia, Bromberg, Hannover, Cassel ed Elberfed. Tuttavia il Ministero non esige che le residenze delle Direzioni sieno precisamente nelle città soprannominate. L'ordinamento delle nuove Direzioni differirà dall'antico in questo, ch'esse saranno interamente distinte le une dalle altre.

Sotto l'autorità di queste Direzioni, verranno posti degli Ufficii ferroviarii, i quali non avranno da occuparsi che delle questioni esclusivamente tecniche. Il Direttore dell'esercizio, come capo della prima Istanza amministrativa superiore, dovrà riferire all'Autorità centrale sui lavori degli Ufficii e sulla questione delle tariffe. Il Ministro si riserva tutte le questioni che abbiano un interesse politico, o che riguardino il personale superiore.

Ferrovie francesi — Gl'ingegneri dello Stato hanno collaudato una parte della linea ferroviaria da Clermont-Ferrand a Tulle, che comprende tutta la sezione situata fra Tulle ed Eygurande, della lunghezza di 85 chil., che rappresentano circa la metà della rete concessa alla Compagnia, in seguito all'appalto conchiuso nel 1870.

I lavori di soprastruttura, che lo Stato assunse a proprio carico, verranno cominciati immediatamente.

— La linea da Tourcoing a Menin è interamente compiuta, e si aprirà in breve all'esercizio.

— Con decreto presidenziale del 7 corr., venne approvata la offerta della Compagnia dell'Est, che s'impegna di eseguire i lavori di soprastruttura della ferrovia da Mirecourt a Chalindrey per la somma di 9,300,000 fr.

— L'11 corr., ebbe luogo la inaugurazione della ferrovia da Marlieux a Châtillon. La nuova ferrovia è il primo saggio di ferrovia a scartamento ridotto, ossia a binario ristretto, che permetterà di collegare ai grandi centri, con rapide comunicazioni, ogni piccola città e più tardi anche ogni villaggio.

Disastro in Francia. — Togliamo dal *Temps* i seguenti particolari sulla catastrofe occorsa sulla ferrovia dell'Ovest, annunziata dal telegrafo.

Il treno 51, partito da Argentan alle 5 ant. del 15 corr. aveva lasciato Flers all'ora stabilita, portando un numero considerevole di persone, che andavano a passare ai bagni di mare di Granville le feste dell'Assunzione.

Da Dreux in là, la linea non ha che un solo binario.

Verso le 7 e 10, il treno si è incontrato, in un'incassatura assai profonda, la cui curva considerevole non permette di scorgere dinanzi che a poca distanza, con un treno-merci, il quale, trovandosi in ritardo di oltre un'ora e credendo la via libera, procedeva a tutta velocità.

La distanza, che separava i due treni al momento in cui i macchinisti si sono accorti del pericolo era troppo breve perchè i freni potessero giovare. Sicchè l'urto è stato terribile: il fracasso si è sentito alla distanza di 5 chilometri.

Le due macchine sono penetrate profondamente una nell'altra.

Le prime vetture dei viaggiatori, che facevano seguito al bagagliaio, sono andate addirittura in frantumi. Lo spettacolo delle due locomotive aggrovigliate una coll'altra, dei vagoni stritolati, dei bagagli sparsi alla rinfusa sulla via era straziante.

Alle cinque, è stato ritrovato il corpo della prima vittima, il fuochista del treno-merci morto al suo posto, in uno stato spaventevole.

Le altre vittime sono state trasportate alla Stazione di Flers. Si contano finora otto morti e ventotto persone ferite gravemente, parecchie delle quali in istato disperato. Non si è ancora potuto stabilire il numero delle persone contuse o ferite leggermente. Tutte le vittime appartengono a località circostanti.

Degli otto morti, quattro appartengono al personale di servizio dei treni.

Dicesi che la colpa della catastrofe sia da attribuirsi a negligenza del sotto-capo Stazione di Flers, il quale, in seguito alla sciagura, venne arrestato ed è divenuto pazzo.

Accidenti in Inghilterra. — Il *Board of Trade* inglese ha testè pubblicato la statistica annuale degli accidenti occorsi nell'esercizio delle ferrovie del Regno-Unito nel 1878.

Il numero delle persone uccise ha raggiunto la cifra di 1103, e quello dei feriti 4007. Fra questi individui vi furono 125 viaggiatori uccisi e 1752 feriti. Gli agenti delle Compagnie o d'intraprenditori figurano nel totale per 544 uccisi e 2003 feriti; gli accidenti cagionati dai passaggi a livello, dalla inosservanza dei regolamenti, o dai suicidii recarono la morte a 384 persone, e 252 ne furono ferite.

Fra i viaggiatori colpiti, 24 restarono uccisi e 1172 feriti, in seguito ad accidenti di treni. Inoltre, i rapporti delle Compagnie indicano che 59 persone hanno perduto la vita, in seguito ad accidenti nelle Stazioni, accidenti di cui la collocazione in movimento dei veicoli non fu la causa.

La proporzione delle persone colpite nel 1878, in seguito a circostanze indipendenti dalla loro volontà o da imprudenza, fu di 1 ucciso su 23,400,000, e di 1 ferito su 481,000.

Nel 1877, questa proporzione era di 1 ucciso su 40,144,876, e di 1 ferito su 429,924.

Il numero complessivo dei viaggiatori, non contando gli abbonati, fu di 565,024,455, cioè 13,430,000 più che nel 1877.

Calcolate su queste basi, le proporzioni dei viaggiatori uccisi o feriti nel 1878, in seguito a queste differenti cause, furono, in cifre rotonde, di 1 ucciso su 4,520,000, e di 1 ferito su 322,000.

Nel 1877, queste proporzioni erano rispettivamente di 1 ucciso su 4,377,727, ed 1 ferito su 429,924.

Il numero dei chilometri esercitati sulle linee del Regno-Unito nel 1878 fu di 27,888; nel 1877 esso era di 27,476, cioè di 412 chilometri meno del 1878.

Viadotto della Manica. — È noto come già da parecchi anni si stia pensando al modo più sicuro per traversare lo Stretto di Calais e collegare i due territorii inglese e francese. Giova qui notare che al progetto del tunnel sottomarino, pel quale furono autorizzati i lavori preliminari di cui si è più volte parlato, si contrapponeva il progetto di un viadotto, ideato dal sig. Vérard de Sainte-

Anne, e sostenuto da caldi partigiani, i quali però credettero dover tenerlo in sospeso per attendere i risultati degli esperimenti del traforo sottomarino. Ora pare che il progetto di viadotto ritorni a galla; e lo *Standard* se ne fa il portavoce, offrendo i seguenti ragguagli:

Per dare un'idea, possibilmente esatta, di questa *gigantesca* impresa, diremo prima che il viadotto, il quale attraverserebbe lo Stretto, avrebbe le sue due estremità, una al capo Grisnez e l'altra a Folkestone. Indichiamo ora qualche particolarità relativa al fondo stesso del mare. Secondo gli scandagli dell'Ammiragliato inglese, la maggior profondità nello Stretto è di 55 metri, e solamente su una distanza di 4 chilometri circa, cioè press'a poco a mezza strada fra lo scoglio di Varne e la costa di Francia.

Questo scoglio di Varne e il suo vicino, lo scoglio di Calbart, sono destinati ad avere una parte importante nel piano che esaminiamo. Il primo, situato a 15 chilometri da Folkestone ed a 20 chilometri dal capo Grisnez, è uno dei maggiori pericoli per la navigazione dello Stretto di Calais.

Il sig. di Sante-Anne si propone, non solo di trarne partito per stabilire le fondamenta di una parte del viadotto, ma anche di servirsene, come anche di quello del Calbart, per la costruzione di un porto-franco, nel quale i vascelli di grande tonnellaggio potrebbero andare a cercarvi un riparo contro le tempeste, così frequenti nello Stretto.

Per la costruzione di questo porto, e per ridurre a 20 metri la profondità delle acque nei punti in cui si costruirebbero le colonne, il sig. Vérard de Sainte-Anne propone di adottare il metodo che si usò per le gettate di Cherbourg, e che consisteva nell'immersione di enormi blocchi di pietre assodati con cemento romano. Sulle fondamenta così formate, si innalzerebbero delle solide muraglie di mattoni, a circa 40 metri sul livello del mare.

Ecco, certamente, un lavoro gigantesco, di cui si riconoscerà tosto l'immensità quando si consideri che, in tutto il percorso del viadotto, gli archi non avranno uno sviluppo di meno di 200 metri. Essendo di 35 chilometri la distanza dal capo Grisnez a Folkestone, bisognerebbe dunque costruire almeno 165 o 170 immense masse di muratura, sulle quali si baserebbero le costruzioni superiori.

I particolari di questo piano non sono ancora stabiliti. Il sig. di Sante-Anne si limita presentemente ad affermare che le gettate di Cherbourg dimostrano come si possano costrurre delle solide fondamenta per tutte le colonne che saranno ulteriormente giudicate necessarie. Quanto alle costruzioni superiori, l'autore del progetto si propone di impiegare tre sistemi, di cui il ponte di Charing-Cross, il ponte di Menai e quello fra Nuova-York e Brooklyn danno i modelli. Con questi tre sistemi combinati, l'autore di tale colossale progetto crede di poter riuscire, non solo ad attraversare lo Stretto, ma anche a soddisfare a tutte le precauzioni necessarie per impedire alla navigazione dello Stretto di Calais di diventare più pericolosa di quello che è ora.

Fu già accertato, sembra, che con una distanza di 150 metri fra i pilastri e la piattaforma del viadotto, innalzato ad un'altezza di 35 metri, nè i vascelli brettoni che portano i più grandi alberi di tutta la marina, nè nessun altro bastimento di qualsiasi paese, non sarà incagliato nel suo passaggio.

Supponendo che questo progetto sia praticabile, e che per la sua esecuzione possa bastare la presunta spesa di 300 milioni di franchi, rimane ancora molto a farsi prima che si possa cominciare ad eseguirlo. Tuttavia il signor di Sainte-Anne promette di intraprendere immediatamente le sue operazioni.

Egli c'informa, aggiunge lo *Standard*, che non chiederà se non sei o sette mesi per la completa elaborazione del progetto e dei lavori scientifici preliminari.

Tunnel sottomarino fra la Spagna e l'Africa. — Dai più celebri ingegneri inglesi si sta ora studiando il progetto di un tunnel fra la Spagna e l'Africa. Questo tunnel si aprirebbe su terra spagnuola nelle vicinanze di Algesiras, e sull'africana fra Tangerì e Ceuta. Sarebbe d'una lunghezza di chilom. 14 1|2. Giacchè la massima profondità del mare nello Stretto di Gibilterra è di 900 metri, ed essendo il progetto di lasciare fra il basso fondo del mare e la vôlta del tunnel uno spazio di m. 90, così la massima profondità del tunnel sarebbe di 990 sino a 1000 metri sotto il livello del mare.

Ferrovia interoceanica. — Gli Americani, a giudicare dal linguaggio dei loro grandi giornali, hanno dato somma importanza alla patriottica tirata del senatore Burnside, che sollecitava dal Congresso, in virtù della dottrina detta di Monroe, un *veto* sul futuro Canale interoceanico. Essi si sono fermati sul concetto del capitano Eads, il celebre costruttore delle gettate del Mississipì, il quale propose di sostituire a questo Canale una ferrovia speciale, destinata al trasporto delle navi da un Oceano all'altro. Nel piano del capitano Eads, questa via, dal versante dell'Atlantico e da quello del Pacifico, giungerebbe ad un porto di acqua profonda. In ciascuno di questi punti terminali vi sarebbe un apparecchio idraulico, che innalzerebbe le navi, prima sopra una piattaforma, poscia su argani giganteschi, e quivi sarebbero prese tutte le precauzioni riguardo al solido loro equilibrio. Questi argani, mossi dal vapore, sarebbero provveduti di potenti ruote, e girerebbero su una ferrovia, larga una quarantina di piedi e solcata da otto o dieci ruotaie. Giunta la nave all'altra estremità, verrebbe riposta nell'acqua collo stesso metodo di quello della sua ascensione sugli argani.

Il capitano Eads ha sviluppato a lungo tutti i particolari tecnici del suo concetto, e si mostrò assai convinto che non offra nulla di impraticabile (!!). Secondo i suoi calcoli, tale ferrovia non costerebbe più di 250,000,000 di franchi, mentre parlasi d'una somma quadrupla per la costruzione del Canale interoceanico (?). Egli crede che a farla non occorrerebbero più di cinque anni, mentre pel compimento del Canale interoceanico occorrerebbero per lo meno 20 anni (?).

Tutti questi vantaggi sembrano molto seducenti al *Daily Bulletin*, giornale che fornisce i presenti particolari; e la considerazione che la ferrovia interoceanica del capitano Eads si costruirebbe assai presto gli produce specialmente un'impressione favorevole. « Gli Stati Uniti, esclama egli, possono difficilmente aspettare per venti anni il soddisfacimento di questo imperioso bisogno del loro commercio; e non sarà difficile il trovare nel nostro paese un numero sufficiente di uomini pronti a fornire i fondi necessarii per l'esecuzione d'un progetto, che sarebbe il trionfo del Genio civile americano ».

Però l'entusiasmo non fa perdere al *Daily Bulletin* la nozione del reale; ed esso riserva il suo giudizio definitivo sul progetto del capitano Eads, sino a che le *competenti autorità* si siano in proposito pronunciate!

Ferrovia attraverso l'Australia. — Contemporaneamente alla ferrovia trans-sahariana, sarà forse dato all'epoca nostra di vedere effettuata anche la transcontinentale australiana.

Sembra che, agli antipodi, si stia infatti occupandosi di questo progetto, come delle Esposizioni universali di Sydney e di Melbourne. Gli Australiani hanno lo spirito intraprendente ed ardito come quello degli Americani. Le tristi esperienze fatte dagli espositori nell'interno del loro continente non hanno punto scoraggito quella popolazione, piena d'iniziativa e di audacia; e ciò diciamo, malgrado le crisi economiche e finanziarie che ha incontrate.

Ivi, come in Africa per la trans-sahariana, le difficoltà sembrano insormontabili. Nell'interno sonvi dei deserti, delle vaste estensioni di sabbie aride, e tutt'intorno una larga zona in cui l'acqua è inegualmente distribuita, e dove non trovansi che pochissimi pascoli e cespugli; vi è dunque di che far indietreggiare l'animo più intraprendente. A ciò si aggiungono le numerose catene di monti e torrenti, i cui letti sono profondamente incassati, ed hanno piene periodiche; senza contare l'ostilità degli indigeni, le cui tribù abitano l'interno del paese.

Ma, mentre i detrattori del progetto pretendono che una ferrovia, partendo da Melbourne o da Sydney per metter capo in linea retta alla costa nord-ovest, non farebbe che attraversare il deserto; altri, più fiduciosi, affermano che quelle regioni desolate, una volta penetratavi la civiltà, sono destinate ad un avvenire migliore ed anche brillante. Un viaggiatore competente, il Landsborugh, pretende anche

che il centro del continente australiano sarà un giorno fiorente, come una rosa che sboccia; l'uomo col penetrarvi migliorerà il suolo; si stabiliranno dei serbatoi artificiali, dei canali d'irrigazione; si scaveranno dei pozzi artesiani; inoltre si attenderà con cura all'usufrutto delle foreste, e si procurerà di evitare gli incendii delle erbe e dei cespugli. In virtù di queste precauzioni, si può contare sopra una probabile riuscita.

La trascontinentale australiana avrà, del resto, minore spazio da percorrere della ferrovia del Pacifico, che da Nuova York a San Francisco, vale a dire attraversando l'America nella sua larghezza. Quest'ultima linea ha 3300 miglia inglesi di lunghezza: la ferrovia dell'Australia non ne avrebbe che 2000 o 1800.

Ciò che seduce gli Australiani in questo progetto, si è che, se venisse effettuato, la distanza, che li separa dalle contrade civili del mondo antico, sarebbe di molto abbreviata, e le loro relazioni coll'Europa diventerebbero più pronte e più facili; finalmente sarebbe per essi il complemento della comunicazione coi nostri paesi per mezzo del Canale di Suez.

Eppure, le Colonie australiane non sono tutte entusiaste allo stesso grado di questo progetto di ferrovia. Nella Nuova Galles del Sud ed a Vittoria, lo si accoglie più freddamente delle altre provincie. Si teme che la ferrovia futura non sia che un derivativo per una parte del commercio di Sydney e di Melbourne.

Ma non è così nel South-Australia, nè nel Queensland. In questa ultima colonia, il proprietario del *Queeslander*, il principal giornale del paese che si pubblica a Brisbane, non volendo essere lasciato indietro dal *New-York Herald*, il padrone della spedizione di Stanley in Africa, ha, da parte sua, organizzata una spedizione per esplorare il terreno, che dovrà attraversare la futura ferrovia. I risultati furono, sembra, più favorevoli di quelli che si aspettavano. Si sarebbe, dice la *Gazzetta d'Ausburgo*, trovata una strada, che forma una catena quasi non interrotta di pascoli e di terreni boschivi abbastanza buoni e proporzionalmente bene irrigati. Un giornale, agli antipodi, in condizione di far le spese d'una spedizione di tal fatta, non è già un segno dei progressi compiuti in quel lontano continente?

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 6 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 13 corr.), la Società anonima per le operazioni di credito popolare, sedente in Ortona (prov. di Avezzano), col titolo di *Banca mutua popolare di Ortona*, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto modificato.

— Con R. Decreto del 12 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 16) è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Boretto (prov. di Reggio Emilia).

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 19 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 14 corr.) è concessa facoltà agli individui e Corpi morali compresi nell'unito elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 6 concessioni d'acqua per forza motrice (1 provincia di Udine, Cuneo, Chieti, Roma, Milano ed 1 Sottoprefettura di Varallo); 4 concessioni d'acqua per irrigazione e bonificazione (2 provincia di Mantova, 1 Messina 1 Ravenna); e 2 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (1 provincia di Como, 1 Lecco).

Strade nazionali e provinciali. — Con R. Decreto del 29 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 12 corr.) è dichiarato nazionale, dal 1° luglio corr. e per tutti gli effetti voluti dalla legge vigente sulle opere pubbliche, il tronco di strada, in parte provinciale e in parte comunale, che, staccandosi dall'estremo capo della nazionale Reggio-Guastalla al Crocil Tosino, mette alla Stazione di Suzzarra della linea Modena-Mantova, comprendendo il tratto medesimo nello sviluppo della strada nazionale da Spezia-Reggio al confine mantovano.

Congresso geologico del 1881 in Bologna. — Leggesi nei giornali di quella città:

Il Comitato organizzatore di questo Congresso spinge con alacrità i proprî lavori, sotto la direzione del professor Capellini; ed anche i Sotto-Comitati, costituiti sotto la presidenza dei membri delle Commissioni internazionali, si occupano attivamente degli studii relativi alla unificazione della nomenclatura geologica ed alla colorazione delle carte geologiche.

Già da varii anni il prof. Capellini aveva rivolto il pensiero a questa questione: ne parlò, ne scrisse, ma parve non si potesse andare più oltre.

Quella stessa idea diede luogo alla fondazione del Congresso geologico internazionale a Buffalo, in occasione dell'Esposizione universale industriale di Filadelfia del 1876, e fu stabilito che la prima riunione avesse luogo a Parigi.

Nel Congresso di Parigi, tutti si trovarono d'accordo in quanto alla necessità della proposta unificazione; ma, poichè non sarebbe stato possibile di far subito qualche cosa di buono, fu studiato e formulato un programma da servire per il Congresso che si riunirà fra due anni in Bologna.

Una Commissione internazionale, nella quale l'Italia è rappresentata dal comm. Giordano, ebbe incarico di studiare *l'unificazione di disegno delle carte geologiche*; altra Commissione, della quale fa parte il prof. Capellini, è incaricata degli studii relativi alla *unificazione della nomenclatura geologica*. Una Commissione, composta di mineralogisti, geologi e paleontologi francesi, studierà le norme per istabilire la *nomenclatura delle specie fossili e dei minerali.*

I membri delle Commissioni internazionali hanno già in gran parte composto i Comitati nazionali o Sotto-Comitati locali, e sappiamo che taluni di questi si occupano già dello studio delle questioni per il futuro Congresso.

Il Comitato organizzatore, fino dallo scorso mese ha distribuito per ogni parte del mondo più che un migliaio di circolari ed inviti, ai quali hanno già fatto riscontro numerosissime adesioni; ed il Comitato geologico ha dato le disposizioni più attive per la esecuzione della carta geologica delle Alpi Appuane, e per il completamento del rilievo geologico della regione solfifera di Sicilia.

L'opera del Comitato organizzatore del Congresso e quella del R. Comitato geologico è secondata ed aiutata dal Governo non solo, ma eziandio dalla Provincia di Bologna e dal Municipio, che ha accettato il patronato del futuro consesso scientifico; e tutto fa sperare che esso riescirà fecondo di utili risultamenti.

Casse postali di risparmio. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di giugno 1879.

Nel mese di giugno 1879, nessun nuovo Ufficio è stato autorizzato ad operare come succursale della Cassa centrale. Nei precedenti mesi dell'anno in corso, n'erano stati autorizzati 21; negli anni 1876, 77 e 78, 3194; in totale 3215.

Nel mese di giugno si fecero 33,226 depositi e 14,238 rimborsi; nei mesi precedenti dell'anno in corso erano stati fatti 172,417 depositi e 60,759 rimborsi.

Nel mese di giugno furono emessi 6,717 libretti; ne furono estinti 461; ne rimasero in corso 6,236. Nei mesi precedenti dell'anno in corso, erano stati emessi 37,831 libretti, e n'erano stati estinti 1,835, rimanendone in corso 35,996.

I depositi fatti nel mese di giugno importarono lire 2,395,782.66; e la somma complessiva dei depositi e degli interessi, lire 2,395,782 66. I rimborsi nel predetto mese importarono lire 1,570,610.05. Quindi un residuo credito dei depositanti in lire 825,172.61

Nei mesi precedenti dell'anno in corso, i depositi avevano dato lire 13,090,575.91; e la somma complessiva dei depositi e degli interessi lire 13,090,575,91. I rimborsi nel predetto mese ammontarono a lire 6,493,592.22. Quindi nei depositanti un residuo credito di lire 6,596,983.69.

Rendite postali. — La stessa *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato pure il prospetto delle rendite postali ottenutesi nel secondo trimestre 1879, in confronto di quelle verificatesi nel secondo trimestre del 1878.

Nel secondo trimestre 1879, le rendite postali ammontarono a lire 6,596,947.25, mentre nel trimestre corrispondente dell'anno 1878 ammontarono soltanto a lire 6,348,580.04; differenza in più nel 1879, di lire 248,367.21.

Anche nei mesi precedenti, cioè nel primo trimestre 1879, le Poste avevano dato lire 194,932.22 in più del corrispondente trimestre 1878.

Quindi a tutto giugno del 1879, si ebbero L. 13,012,514.01, mentre a tutto giugno dell'anno 1878 si ebbero soltanto lire 12,569,214 58; differenza in più nel 1879, di lire 443,299.43.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 corr. lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di luglio 1879, confrontate con quelle del mese corrispondente dei 1878; dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di luglio 1879	L.	11,513,839 75
» » 1878	»	11,481,815 30
Differenza in più nel 1879	L.	32,024 45

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di luglio furono come segue:

Nell'anno 1879.	L.	79,663,713 97
» 1878.	»	76,402,438 59
Differenza in più nel 1879	L	3,261,275 38

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata nel mese di luglio scorso la seguente somma:

Mese di luglio			Dal 1° gennaio.		
Anno 1879.	L.	693,329 20	Anno 1879.	L.	4,951,185 25
» 1878.	»	669,587 00	» 1878.	»	4,418,204 82
In più	L.	23,742 20	In più	L.	532,980 43

Grandi lavori idraulici in Ungheria. — Da Budapest, 12, scrivono alla *Gazzetta d'Italia*:

Il comm. Barilari, ingegnere mandato qui, a richiesta di questo Governo, dal Governo italiano, come uomo di somma capacità nei lavori idraulici, a verificare la regolarizzazione già eseguita e da eseguirsi nei fiumi Tibisco e Danubio, perchè non avvengano altri disastri come quello di Szegedino, è stato eletto presidente degli ingegneri esteri qui chiamati da Francia, Inghilterra, Belgio, Germania e Italia. Posso darvi un resoconto ufficiale dell'operato di questa Commissione internazionale.

La Commissione internazionale per la regolazione della Thais e del Danubio, nominata dal Governo ungherese dopo il disastro di Szeghedino, composta di ingegneri di varie nazioni (francese, italiano, belga, inglese e tedesco) e di cui è presidente il comm. Barilari, ha compiuto le sue visite, dopo 28 giorni di lungo e faticoso viaggio. Nei primi 15 giorni, con un battello dello Stato, essa ha percorso la Thais da Tiza-Ujlak sino al suo sbocco nel Danubio, per una lunghezza di oltre 500 chilom.; ed ha proseguito il suo viaggio sul Danubio sino a Turn-Severin, che è la prima città della Rumenia sulla sponda sinistra del gran fiume.

Ha potuto la Commissione esaminare i grandi lavori eseguiti sulla Thais dal 1846 in poi, la cui spesa ascende a più di 100 milioni di franchi, e riconoscere gli effetti sinora ottenuti e quanto rimane a farsi per completarne la regolazione. Sul Danubio ha principalmente esaminati i progetti per migliorare la navigazione alle « Porte di ferro ».

La Commissione, in questo suo primo viaggio, ha avuto l'onore di essere alloggiata, colla più squisita benevolenza e cortesia, nei grandi castelli dei più distinti signori dell'Ungheria, cioè del barone Seunyey a Bely, del conte Andrassy a Terebes, del principe di Vindisgraz a Patac, del conte Szapary, ministro delle finanze, a Faskony, e dal sig. Daurel deputato al Parlamento ungherese, a Clemer.

Da Solnok a Orsova, la Commissione ha avuto l'onore di avere a compagno il signor Ministro delle comunicazioni e lavori pubblici, il quale ricevette le più simpatiche manifestazioni di rispetto, tanto dalle popolazioni, come dai rappresentanti dei Municipii. Il 23 luglio, la Commissione, accompagnata dal ministro Pechy e da varii membri della Giunta municipale di Budapest, ha visitato il Danubio presso la Capitale, per esaminare le grandi opere ivi eseguite a benefizio della navigazione, tra le quali principalmente la interclusione del ramo sinistro.

Il terzo viaggio della Commissione è stato a Szeghedin. Ivi, accompagnata dal conte Tisza, Commissario regio, e dagli ingegneri locali, essa ha visitato tutta la parte esterna della città, ove si richiedono delle arginature, capaci d'impedire il rinnovamento del grande disastro. Ha pure esaminate le località delle rotte ed i lavori eseguiti per la loro chiusura. È quindi passata a riconoscere quali lavori possano giovare alla città di Szeghedin alla sinistra della Thais, ove il fiume, grandemente ristretto, ha bisogno di essere allargato.

Finalmente la Commissione, in un viaggio di 60 giorni, ha visitato i principali influenti della Thais, ed alcune località palustri, ove sono richiesti importanti provvedimenti.

Essa fu ospitata, in questa sua visita, dal conte Stefano Karoly a Nagi Karoli, dal conte Dursaj a Szegalom, dal conte Wenckheim a Bèkes, e dal Prefetto del Comitato sig. Beliczey a Gyula.

Il conte Alessandro Karoly, che, oltre all'essere uno dei più distinti signori dell'Ungheria e ricco proprietario, è anche vice-presidente della Società centrale della Theis, ed il valente Ispettore generale sig. Bodocchi, quasi sempre in questi viaggi accompagnarono la Commissione; la quale, ritornata a Budapest, sta ora elaborando le importanti sue relazioni da presentare al Governo.

Carta geologica mineraria del Caucaso. — La *Pravda* annunzia che l'Amministrazione delle miniere del Caucaso e del Transcaucaso ha testè deciso di pubblicare una carta geologica completa di quella regione, indicandovi pure le sorgenti termali, le sorgenti di olio di nafta e le vene minerali. Parecchi funzionarii, appartenenti a quell'Amministrazione, percorrono ora, a tale scopo, le località che dànno luogo ad osservazioni geologiche, ed i resoconti di quelle escursioni scientifiche vengono inseriti nella pubblicazione intitolata: *Materiali per lo studio della geologia del Caucaso.* Le parti della regione caucasica meglio studiate finora sono quelle dell'ovest della Transcaucasia. Entro l'estate, sarà soprattutto la provincia di Koutiis che verrà accuratamente visitata dagli esploratori.

Nuovo battello-torpedine. — L'ingegnere americano Erickson, l'inventore dei *monitors*, fa ora costruire a Nuova York un battello-torpedine, d'una forza distruggitrice tanto formidabile, che, secondo l'Erickson, questa nuova invenzione deve rendere le guerre marittime d'ora innanzi impossibili.

Il battello ha 130 piedi di lunghezza sopra 12 di larghezza nel centro, ed è fornito d'una macchina di 1000 cavalli. Nel momento in cui si avvicina ad un vascello nemico, il battello scompare sotto l'acqua, meno un piccolo pezzo del fumaiuolo ed un piccolo ridotto, tutto blindato, in cui sta l'ufficiale che sorveglia la manovra. La torpedine continua ad avanzare con una velocità di 10 chilometri all'ora; a 200 passi, essa getta un ordigno, di 16 piedi di lunghezza, carico di dinamite, il quale, lanciato col mezzo dell'aria compressa con una velocità di 30 chilometri all'ora, va a colpire, a sei o sette piedi sotto il livello del mare, il vascello nemico, che è irremediabilmente perduto, e salta in aria istantaneamente.

Decesso. — I giornali parigini annunciano la dolorosa perdita del cav. Carlo Couche, ispettore generale, professore alla Scuola delle miniere dal 1848 in poi, presidente del Comitato tecnico dell'esercizio delle ferrovie in Francia, presidente del Giurì internazionale delle strade ferrate all'Esposizione del 1878, ed autore di un'opera classica sulle ferrovie, che fu tradotta in parecchie lingue e che tutti gli ingegneri conoscono.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Rispetto ai valori ferroviarii, il mercato si mostrò svogliatissimo nella scorsa settimana, ed il movimento delle transazioni riescì di pochissima importanza. Le Azioni delle Ferrovie Meridionali oscillarono tra il 387 al 388; le Obbligazioni relative tra il 281.55 al 281.50; invariati i Buoni sul 587.

Animazione maggiore si ebbero le Sarde: quelle della serie A, negoziate a 286.75 e 287.50; le altre, della serie B, a 283.25 e 283.50. Le nuove, richieste a 265.25 e 266. — Le Pontebbane si tennero a 426 — L'Alta Italia a 293.25 e 292.65 — Le Ferrovie centrali Toscane a 443 — Le Romane a 121.50 e 120.50.

A Parigi, le Lombarde ferme sul 200; le Obbligazioni trattate a 263 e 264 — Le Vittorio Emanuele richieste a 276 e 280. Nell'ottobre p. v. verrà staccato il cupone di queste Obbligazioni, e avrà luogo nel mese stesso l'estrazione di esse e rimborsate a 500 lire — Le Azioni Ferrovie Romane negoziate a 108 circa; le Obbligazioni a 300.

ESTRAZIONI

Prestito Nazionale 1866 — 25ª Estrazione del 16 agosto 1879.

Num. dei premii	Ammontare dei premii	Cifre finali determinanti la vincita	Num. dei premii	Ammontare dei premii	Cifre finali determinanti la vincita
1	100,000	391,959	3	500	837,894
1	50,000	2,248,984	4	500	310,894
1	50,000	740,616	4	500	307,092
35	5,000	65,034	3	500	549,016
3	5,000	774,306	4	500	497,269
1	5,000	219,784	3	500	560,391
1	5,000	879,607	4	500	361,612
36	1,000	19,071	3532	100	855
36	1,000	15,760	353	100	8,606
4	1,000	371,692	353	100	9,123
4	1,000	093,215	353	100	9,460
4	1,000	506,800	354	100	0,070
3	1,000	897,123	354	100	0,473
4	1,000	436,597	36	100	29,637
4	1,000	138,068	3	100	556,642
3	1,000	636,656	4	100	114,218
1	1,000	667,591	4	100	524,242
1	1,000	510,481	3	100	902,037
35	500	63,193	4	100	009,700
35	500	84,277	4	100	158,950
35	500	42,924	1	100	3,026,363
35	500	44,383	1	100	1,556,271
35	500	94,611			

Avvisi d'Asta

Il 27 corrente, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 39,800 di piombo in pani, per il presunto importo di L. 15,920. Consegna alla Direzione medesima entro 15 giorni. Deposito L. 1600 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Canale-Monterano prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del Cimitero comunale, per la presunta somma di lire 14,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al 20º del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte, delle Boe di tonneggio ed ormeggio del nuovo porto di Livorno, e delle imbarcazioni del Genio civile locale, per la presunta complessiva somma di L. 110,800. Manutenzione dal 1º gennaio 1880 a tutto dicembre 1884. Deposito interinale L. 5700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 11,100, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Milano, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione di una caserma-scuderia nella caserma S. Marta in Brescia, in diminuzione dell'importo di lire 45,386.25, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale escavazione dei porti, rade e spiaggie nelle provincie napoletane, per la presunta annua somma di L. 300,000. Manutenzione per sei anni dalla consegna. Deposito interinale L. 60,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Saleni (prov. di Trapani), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e sistemazione della strada Ciardazzi-Fortuna per la presunta somma di L. 114,000. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000, idem.

— Il 1º settembre p. v., presso la Direzione del Genio militare di Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due tettoie al lato sud della Caserma di artiglieria in Foligno, per il presunto importo di L. 47,000. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito cauzionale L. 4700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra il ponte sul torrente Ricciardulli e la Masseria De Matteo, della lunghezza di m. 11,134, in diminuzione dell'importo di L. 177,232, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale da Mongiana per Fabrizia e Croceferrata a Grotteria, compreso fra Mongiana ed il confine colla provincia di Reggio Calabria, della lunghezza di m. 17,198.28, in diminuzione dell'importo di L. 353,861.59, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una Caserma per l'acquartieramento estivo di una Compagnia alpina in Agordo, per il presunto importo di lire 56,000. Lavori da eseguire entro 250 giorni. Deposito cauzionale L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2º tronco della strada provinciale dalla Madonnuzza di Petralia alla provinciale Messina-Montagne, compreso fra il Pozzo dell'Arena ed il Calvario fuori dell'abitato di Alimena, della lunghezza di m. 8440, per il presunto importo di L. 301,594. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 14,700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Mongiana a Grotteria, compreso fra Croceferrata e Grotteria, della lunghezza di m. 18,560, per la presunta somma di lire 348,257. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 5º tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano alla provinciale di Porto Empedocle, presso Montallegro, compreso fra l'ingresso dell'abitato di Menfi e la la provinciale della Marina presso Sciacca, della lunghezza di m. 20,217, per la presunta somma di L. 352,600. Lavori da eseguire entro 2 anni e mezzo. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

29ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	380,978.14	263.47
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	372,743.30	257.78
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 8,234.84	+ 5.69
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	11,656,427.76	8,061.15
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	10,641,724.16	7,359.42
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,014,703.60	+ 701.73
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	149,535.02	129.47
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	132,335.73	115.38
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 17,199.29	+ 14.09
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.25	4,476,182.02	3,878.00
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.13	3,931,170.26	3,435.95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.12	+ 545,011.76	+ 442.05

Strade Ferrate Romane

20ª Settimana — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	493,129.89	15,296.37
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	517,177.03	16,274.64
Differenza in più . . .	24	—	—
Differenza in meno . . .	--	24,047.14	978.27
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 20 maggio 1879.	1,665	10,291,855.24	16,115.52
Periodo corr. 1878	1,657	10,381,442.57	16,334.28
Aumento	8	—	—
Diminuzione	—	89,587.33	218.76

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di giugno 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	33,529,87	14,364.61	8,166.02
Piccola Velocità	6,870,64	316.32	4,824.47
Totali . . .	40,400.51	14,680.93	12,990,49

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	8,902.24	»	33,039.27	41,941.51
Bagagli e cani.	»	99.93	»	484.67	584.60
Merci a G.V. ..	»	795.77	»	4,522.18	5,317.95
Merci a P.V. ..	»	6,567.38	»	24,751.33	31,318.71
Introiti diversi.	»	337.75	»	579.44	917.19
Totale L.	»	16,703.07	»	63,376.89	80,079.96

ANNUNZI

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Appalto dei lavori di terra e delle opere d'arte nonchè dei fabbricati della linea del Monte Ceneri.

Gli appaltatori di notoria capacità, o che sono in grado di poter giustificare la loro attitudine tecnica e finanziaria, vengono invitati ad inoltrare le loro offerte per l'appalto dei lavori di terra e delle opere d'arte, nonchè dei fabbricati del tronco Giubiasco-Lugano. Questo tronco consta dei seguenti lotti:

N. XXIII,	lungo 8.4 chil.	con un preventivo di	Fr. 2,250,000	in cifra rotonda.
» XXIV,	» 8.5	»	» 2,900,000	»
» XXV,	» 9.1	»	» 1,750,000	»
	Totale 26.0	»	Fr. 6,900,000	»

Le offerte ponno farsi per singoli lotti o per l'intero tronco e dovranno inoltrarsi sino a tutto **il 30 agosto 1879** all'infrascritta Direzione.

È libero di fare un'offerta in 0ₗ0 del computo preventivo o di offrire altri prezzi.

I piani, i capitolati d'oneri ed i computi preventivi sono ostensibili presso il signor ingegnere di sezione I. Schneider a Bellinzona. I capitolati d'oneri ed i computi preventivi sono ostensibili anche presso l'Ufficio tecnico centrale della Ferrovia del Gottardo a Lucerna a datare dal 15 corrente in poi.

La libera scelta fra gli aspiranti, i quali restano vincolati colla loro offerta sino al 15 settembre 1879, è esplicitamente riservata.

Lucerna, 9|11 agosto 1879.

A nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo

IL DIRETTORE, H. DIETLER. IL PRIMO SEGRETARIO, SCHWEIZER.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vuillaume,* 20, Via Palestro — GENOVA.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, BEUF, ed altri principali libraj d'Italia.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 27 Agosto 1879 N.° 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

STAZIONI INTERNAZIONALI
DI MODANE E VENTIMIGLIA

CONVENZIONE *relativa alle Stazioni internazionali di Modane e di Ventimiglia, ed alle sezioni delle strade ferrate comprese fra queste Stazioni ed i confini d'Italia e di Francia.*

(*Continuazione e fine — V. N. 34*).

Art. 11. Gli agenti italiani non dipenderanno che dall'autorità di S. M. il Re d'Italia pel servizio e la disciplina nell'interno della Stazione. Essi porteranno la loro uniforme e le loro armi nella scorta dei convogli e nella Stazione per la guardia delle mercanzie e della cassa, e per gli altri atti del loro servizio.

Art. 12. I sudditi italiani addetti al servizio della Stazione mista di Modane saranno esentuati, in Francia, da ogni contribuzione diretta e personale, come pure dal servizio di ogni specie di milizia.

Il materiale necessario al servizio dell'Italia nella Stazione di Modane, del pari che gli oggetti destinati all'ammobigliamento degli impiegati e delle loro famiglie obbligati a risiedere sul territorio francese, saranno, alla loro entrata in Francia, esentuati dai dazii di dogana, salvo ai proprietarii di adempiere le formalità prescritte in simili casi dai regolamenti della Dogana francese.

La formalità del passaporto non sarà imposta, alla loro entrata in Francia, agli impiegati italiani della Stazione di Modane, come pure agli agenti superiori del Controllo delle dogane italiane. Basterà ch'essi giustifichino la loro qualità.

Saranno del pari esenti dalla formalità del passaporto, alla loro entrata in Francia, e sotto la stessa condizione, gli impiegati delle strade ferrate italiane, che, non avendo la loro residenza fissa a Modane, avessero bisogno di recarvisi per affari di servizio; come pure gli agenti del Governo, incaricati del servizio della sorveglianza delle strade ferrate italiane.

Art. 13. Gli impiegati delle Dogane dei due Stati faranno a vicenda e contemporaneamente ogni sforzo per prevenire o scoprire qualunque tentativo di frode o di contrabbando entro la cinta della Stazione, e si comunicheranno reciprocamente tutte le informazioni che potessero interessare il servizio.

I loro rapporti avranno luogo sul piede dell'uguaglianza, e le loro relazioni di servizio, nel caso di comunicazioni dirette, saranno le stesse che fra impiegati d'uguale posizione in uno stesso paese.

Art. 14. Gli Ufficii di dogana di Modane, appartenenti a ciascuno dei due Stati, comunicheranno senza spostamento, in ogni tempo ed alla prima domanda, agli impiegati superiori delle Dogane dell'altro Stato, i registri d'entrata e di uscita, coi documenti in appoggio.

Art. 15. I due Governi determineranno le operazioni che le loro Dogar Modane saranno rispettivamente autorizzate a fare per le mercanzie.

Nelle suddette Dogane, le mercanzie saranno verificate primieramente dagli impiegati dello Stato donde esse escono, e poscia dagli impiegati dello Stato nel quale debbono entrare. Se è possibile, le visite saranno fatte simultaneamente dagli impiegati dei due Stati.

Art. 16. In materia di contravvenzione alle leggi e regolamenti di Dogana italiana, commessa nella Stazione mista di Modane, le Autorità competenti francesi s'incaricheranno, a richiesta delle Autorità italiane, d'udire i testimoni, di procedere a ricerche od informazioni, e di notificare il risultato di queste pratiche alle Autorità italiane.

Quando le ingiunzioni o comunicazioni a prevenuti od a testimoni saranno necessarie in Francia, il documento emanato dai tribunali italiani o dalle Autorità italiane sarà trasmesso direttamente, o per via diplomatica, al pubblico Ministero del luogo di residenza, e significato in persona, dietro richiesta, a cura d'un ufficiale competente. Il pubblico Ministero rinvierà al Magistrato speditore l'originale rivestito del suo visto e constatante la notifica, i cui effetti saranno gli stessi come se esso avesse avuto luogo nei paesi donde emanerà l'atto o la sentenza.

Art. 17. Per ciò che concerne i delitti e crimini commessi nella Stazione o sulla strada, e che cadono sotto la applicazione delle leggi ed ordinanze francesi, la competenza dei tribunali ordinarii francesi è espressamente riservata, anche a riguardo d'ogni suddito od agente italiano.

Le Autorità giudiziarie francesi informeranno il Governo

italiano dei processi diretti contro i suoi nazionali, e del loro risultato.

Il diritto di redigere dei processi-verbali, in virtù dell'art. 23 della legge francese del 15 luglio 1845, non apparterrà, sul territorio francese, che agli agenti francesi della Compagnia, scelti dall'Amministrazione francese e debitamente vincolati da giuramento.

Art. 18. Nel caso in cui un impiegato od agente italiano, ammesso pel suo servizio a risiedere od a penetrare sul territorio francese, fosse riconosciuto colpevole di crimine o di delitto, sia civile, sia politico, o di semplice contravvenzione, il Governo italiano s'impegna, per obbligo di reciprocanza, a sostituirlo immediatamente.

Art. 19. Il funzionario, che sarà incaricato della direzione della polizia italiana a Bardonnèche, potrà delegare a Modane, tutte le volte che il servizio l'esigesse od anche in modo permanente, uno dei suoi agenti, che sarà incaricato, sia di segnargli gli individui sospetti, sia di designare alla Polizia francese gli individui di cui il Governo del Re domandasse, conformemente alla Convenzione in vigore, l'arresto e l'estradizione.

Il funzionario dirigente l'Ufficio di polizia di Bardonnèche avrà parimenti il diritto di trasferirsi a Modane, sia per ricevere le informazioni di cui il suo servizio potesse aver bisogno, sia per fare delle indagini sulla condotta del personale italiano impiegato nella Stazione.

Art. 20. Gli individui espulsi, scortati o rimpatriati dalle Autorità italiane, saranno rimessi alle Autorità francesi alla Stazione internazionale di Modane, a spese del Governo italiano; e la consegna degli individui espulsi, scortati o rimpatriati dalle Autorità francesi avrà luogo a Bardonnèche, a spese delle Autorità francesi.

Gli individui espulsi dal territorio francese come appartenenti all'Italia, e di cui non si avrà potuto riconoscere la qualità di cittadini dello Stato a cui essi hanno dichiarato di appartenere, saranno rinviati alle Autorità di polizia francese. Reciprocamente, gli ufficiali ed agenti italiani saranno obbligati a ricevere gli individui espulsi dall'Italia come Francesi, e che non avranno potuto essere riconosciuti come tali.

Art. 21. La corrispondenza telegrafica privata od ufficiale a destinazione di altri paesi fuorchè l'Italia e la Francia, è interdetta fra gli Ufficii di strade ferrate italiane e francesi.

Questi telegrammi, per essere trasmessi da uno Stato all'altro, saranno spediti dalle Stazioni delle strade ferrate all'Ufficio governativo stabilito per ogni Stato, il quale solo ha il diritto di trasmetterli, per mezzo dei fili governativi, agli Ufficii del Governo dell'altro Stato.

Eccezionalmente:

Gli agenti dei diversi servizii pubblici, accreditati dal Governo italiano alla Stazione di Modane, potranno trasmettere e ricevere direttamente le loro corrispondenze amministrative per mezzo dei fili della strada ferrata, senza l'intermezzo degli Ufficii dello Stato. Queste corrispondenze saranno considerate come telegrammi interni, e non figureranno nei conti internazionali.

Ogni altra corrispondenza, privata od ufficiale, in provenienza di Modane, potrà essere trasmessa direttamente coi fili della strada ferrata, senza l'intermezzo dell'Ufficio dello Stato; tuttavia questi telegrammi dovranno, prima d'essere rimessi a destinazione, venire appoggiati ad un Ufficio governativo dello Stato di destinazione e tassati secondo la tariffa internazionale, e le loro tasse spetteranno alla Francia.

Le Amministrazioni dei telegrafi degli Stati contraenti continueranno ad esercitare sul servizio telegrafico, nel territorio che loro appartiene, tutti i diritti che sono loro attribuiti dalle leggi in vigore. Esse potranno, per conseguenza, stabilire tutte le prescrizioni necessarie pel compimento esatto delle disposizioni che precedono.

Nondimeno le due Amministrazioni di strade ferrate ed i loro agenti potranno, sulle linee da esse esercitate, far uso gratuito del telegrafo pei bisogni del servizio di queste stesse linee.

Art. 22. L'installazione sulla strada ferrata da Modane a Bardonnèche delle linee telegrafiche governative dei due Stati sarà fatta direttamente da ciascun Governo sul rispettivo territorio.

Però il collocamento e la manutenzione dei fili telegrafici attraverso la Galleria delle Alpi saranno fatti interamente dall'Amministrazione dei telegrafi italiani, cui l'Amministrazione dei telegrafi francesi s'impegna a rimborsare della metà della spesa di primo impianto.

La spesa d'installazione pei nuovi conduttori sotterranei, le spese di riparazione dei fili guastati in seguito d'accidenti costituenti casi di forza maggiore, come pure le spese di sostituzione dei fili che fossero eccezionalmente posti fuori d'uso, saranno parimenti sostenute per metà dalle due Amministrazioni telegrafiche, dopo esame contradditorio dei fili, e dopo accordo sulle condizioni di esecuzione di questi nuovi lavori.

Art. 23. La linea telegrafica attraverso la Galleria delle Alpi sarà costruita a mezzo di cordoni aventi un solo conduttore in filo di rame del diametro di 2 millimetri, circondato da un isolatore in gutta-percha dello spessore di 3 millimetri, e rinchiuso in un tubo di piombo d'un millimetro di spessore.

Art. 24. I dispacci e le corrispondenze scambiate dalle Amministrazioni postali saranno esenti da ogni specie di formalità di dogana.

Gli agenti dell'Amministrazione delle dogane sorveglieranno lo scarico ed il carico dei dispacci e dei colli della posta, e li accompagneranno dal vagone d'arrivo al vagone di partenza, ma non potranno aprirli o visitarli.

Se vi fossero gravi sospetti d'infrazione alle leggi della Dogana, i suddetti agenti dovranno accompagnare i bauli, i sacchi ed i pacchi contenenti le corrispondenze all'Ufficio di posta, per assistere alla loro apertura, la quale è sempre riservata agli impiegati della Posta.

Art. 25. Le Amministrazioni delle strade ferrate francese ed italiana faciliteranno, con tutti i mezzi possibili, il trasbordo dei colli e dei dispacci dalla Posta d'un treno all'altro. A quest'uopo, i treni all'arrivo saranno avvicinati al più possibile ai treni di partenza.

Dietro domanda che gliene venga fatta, il personale delle strade ferrate dovrà aiutare al trasbordo dei detti colli e dispacci, mediante il compenso che sarà fissato d'accordo fra gli Amministratori delle strade ferrate e l'Amministrazione delle poste.

Art. 26. Sarà stabilita a Ventimiglia una Stazione, che sarà comune alle due strade ferrate italiana e francese, e dove saranno installati i servizii della dogana, del telegrafo e della posta dei due paesi.

Il servizio tecnico di questa Stazione sarà fatto dal personale e sotto la direzione dell'Amministrazione della strada ferrata italiana conformemente alle condizioni che saranno regolate di concerto fra le due Amministrazioni italiana e francese, ed in mancanza di accordo fra le dette Amministrazioni dai due Govérni interessati; ma ciascuna Amministrazione avrà alla Stazione di Ventimiglia un agente distinto per rappresentare specialmente i propri interessi commerciali, tanto di fronte al pubblico, che di fronte all'altra Amministrazione. Per l'Amministrazione italiana, quest'agente potrà essere il Capo-Stazione, incaricato di dirigere il servizio comune alle due Compagnie.

L'Amministrazione della strada ferrata italiana dovrà fornire, nelle condizioni del suo quaderno d'oneri e sulla base d'una perfetta reciprocanza, all'Amministrazione francese, nella Stazione di Ventimiglia, i locali necessarii all'installamento dei servizii della dogana, del telegrafo e della posta.

L'Amministrazione della strada ferrata italiana dovrà fornire all'Amministrazione della strada ferrata francese, nella stessa Stazione, i locali necessarii per collocare le sue locomotive, i suoi vagoni ed il personale staccato in quella Stazione pei servizii speciali, quali trazione, condotta dei treni, servizio commerciale, ecc., che non entrano nel servizio comune affidato all'Amministrazione italiana.

I progetti dei binarii e dei fabbricati da costruire pel servizio internazionale, saranno concertati fra i due Governi.

Tutte le spese d'impianto della Stazione di Ventimiglia saranno a carico dell'Amministrazione italiana, la quale

riceverà dall'Amministrazione della strada ferrata francese a titolo d'affitto, l'interesse annuo al 5 per cento delle spese riguardanti le diverse costruzioni addette al servizio esclusivo di quest'ultima strada, e l'interesse, allo stesso tasso, della metà delle spese relative alle costruzioni addette al servizio comune.

Le spese di manutenzione delle dette costruzioni, anticipate del pari dall'Amministrazione italiana, saranno divise sulle stesse basi.

Art. 27. L'Amministrazione della strada ferrata francese sarà esclusivamente incaricata dell'esercizio della parte di strada ferrata da Mentone a Ventimiglia, che è situata sul territorio italiano.

Le questioni relative alla manutenzione di questa sezione saranno regolate di concerto fra le due Amministrazioni italiana e francese, ed in mancanza di accordo fra le due Amministrazioni, dai due Governi interessati.

Conformemente alle disposizioni dell'art. 28 della Convenzione del 7 maggio 1862, il pedaggio da pagarsi dall'Amministrazione della strada ferrata francese all'Amministrazione della strada ferrata italiana pel percorso dei suoi treni tra il confine e Ventimiglia, è fissato nei due terzi degli incassi che farà la prima di queste Amministrazioni nei tragitti effettuati dai suoi treni fra il confine e la Stazione di Ventimiglia, la manutenzione e la sorveglianza di questa parte della linea restando a carico della Amministrazione italiana.

È inteso, del resto, che, durante tutto il loro soggiorno sul territorio italiano, i macchinisti ed il personale dei treni francesi saranno sottomessi alle leggi e regolamenti concernenti l'esercizio delle strade ferrate italiane.

È inteso parimenti che le tariffe applicate sulla sezione italiana non potranno sorpassare il *maximum* della tariffa tariffa legale dell'Amministrazione italiana, ne essere stabilite sopra un percorso superiore al numero de' chilometri percorsi od incominciati.

L'Amministrazione della strada ferrata francese sarà obbligata a soddisfare direttamente le imposte percepite sui trasporti a grande ed a piccola velocità, a profitto dello Stato italiano.

Art. 28. Il Governo italiano garantisce al Governo francese ed il Governo francese garantisce al Governo italiano, per ciò che concerne la Stazione internazionale di Ventimiglia e la sezione compresa fra questa Stazione e il confine francese, tutta la reciprocanza delle stipulazioni contenute negli articoli dal 3 al 25, relativi alla Stazione internazionale di Modane ed alla sezione compresa fra queste Stazione ed il confine italiano.

Art. 29. Ciascun Governo provvederà all'alloggio del personale addetto al servizio della Dogana nelle due Stazioni di Modane e Ventimiglia.

Art. 30. La presente Convenzione resterà in vigore per cinque anni, a partire dal giorno dello scambio delle ratifiche.

Al di là di questo periodo, essa continuerà ad essere obbligatoria, finchè una delle Alte Parti contraenti non avrà annunciato, sei mesi prima, l'intenzione di farne cessare gli effetti.

Art. 31. Sono mantenute tutte le disposizioni della Convenzione 7 maggio 1862, che non sono contrarie alle precedenti stipulazioni.

Art. 32. La presente Convenzione sarà ratificata, e le ratificazioni ne saranno scambiate a Parigi, subito dopo il compimento delle formalità prescritte dalle leggi costituzionali dei due paesi contraenti.

In fede di che, i rispettivi plenipotenziarii la firmarono, e vi apposero il loro suggello.

Fatta a Parigi, in doppio originale, il 20 gennaio 1879.

CIALDINI WADDINGTON

IL PROBLEMA FERROVIARIO

Sotto questo titolo, il *Diritto* ha testè pubblicato il seguente articolo, che, attese le relazioni di quel giornale col Governo, crediamo opportuno di riferire, senza bisogno di commenti:

La questione del riscatto delle ferrovie da parte dello Stato, che noi non abbiamo potuto risolvere con matura ponderazione e con libertà di giudizio, si agita adesso del pari in Francia ed in Germania, ed è curioso ed anche utile studiare la diversa attitudine del partito liberale nei due grandi Stati.

Il Governo francese ha comperato, come è noto, l'anno passato, 1600 chilometri di ferrovie, al prezzo di costruzione. Oggi deve pagare per interessi una somma annua di 25 milioni, molto più di quello che rendono le linee riscattate. Il servizio non ne risente alcun beneficio, i contribuenti un danno molto grave, e lo Stato si è messo sopra una via estremamente pericolosa. Tutti gli azionisti ed i portatori d'Obbligazioni delle linee che stanno per fallire o si trovano, ad ogni modo, in cattive condizioni, battono adesso alle porte delle Tnilleries, perchè s'aprano loro le casse dello Stato. Una volta ammesso un principio, infatti, bisogna accettarne le conseguenze; e quando lo Stato riscatta alcune linee cattive, non vi è alcuna ragione per cui non debba riscattare le altre. I Ministri possono dichiararlo quando loro fa comodo, ma la loro stessa coscienza vi ripugna.

Infatti, ecco che, dopo le linee della Vandea, delle Charentes, da Orléans a Rouen, ecc., vengono la linea da Sèdan a Louisville (143 chilometri) che non gittano la spesa) ed altre piccole linee in Normandia, nella Brettagna, nella Lorena, nella Gironda, nei Pirenei. Lo Stato si presenta come uno di quei monopolizzatori, che si trovano a tutte le grandi aste pubbliche dove c'è una ferrovia da vendere: allontana, colla sua presenza sola, ogni idea di concorrenza, la compera, e la aggiunge alla sua rete.

E si veda come le cattive idee possono fare molta strada. La Camera, nel prossimo novembre, si propone di adottare questo piano di riscatto generale su più grande scala. È stata nominata una Commissione d'inchiesta, e già si è pronunciata quasi all'unanimità per il riscatto progressivo di tutte le ferrovie da parte dello Stato, incominciando frattanto dal riscatto dei 4327 chilometri della Compagnia d'Orléans. È già più di quanto è necessario per lasciar presagire che tutte le ferrovie francesi, se il vento non cangia (cosa facile in Francia), si troveranno fra breve nelle mani dello Stato. Il debito nazionale da 26 miliardi aumenterà a 36, e 24 mila chilometri saranno amministrati dallo Stato proprietario.

Quello che ci sembra più strano è il vedere anche uomini sinceramente liberali entusiasti di questa idea. Non ne scorgono i pericoli, non ne vedono gli inconvenienti economici e politici, non comprendono quanto giova alla ricchezza della Francia cotesta varietà di Compagnie, cotesta divisione dell'industria dei trasporti. Vagheggiano l'accentramento assoluto, che ha fatto così cattiva prova nelle Amministrazioni pubbliche, ed a niuna potrebbe essere applicato meno che all'industria ferroviaria.

Diversi gli intendimenti dei liberali nelle Camere prussiane, dove, del pari, sotto l'impero di una ferrea volontà, sta per ripresentarsi il problema ferroviario. Nel manifesto dei deputati progressisti del Reichstag prussiano, cotesto sistema è stato apertamente combattuto. Essi non faranno parte « della maggioranza docile, disposta a consentire il riscatto di tutte le ferrovie private, per farle entrare nella rete dello Stato. A questo modo si darebbe allo Stato ed al suo presente governo una potenza, che sarebbe disastrosa non solo per lo sviluppo economico del paese, ma per la libertà politica ». Ed è questa la vera dottrina liberale, che bisogna difendere sinchè è possibile, come noi abbiamo fatto quando il problema, in condizioni pur troppo diverse, si impose al nostro Governo.

Ai progressisti della Camera prussiana tornerà molto difficile resistere ai supremi voleri del principe di Bismark; ma frattanto giova che i giusti principii d'economia e di amministrazione si effermino, se anche per opera di una minoranza.

Vedano i partigiani del riscatto o dell'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato, se abbia giovato laddove, per una serie di errori, di indugi e di considerazioni anche giuste, bisognò farne l'esperienza. Ora questa esperienza appunto ha mostrato che il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato, quando non è una necessità, è un errore, una follia; e l'esercizio nelle mani dello Stato è sempre più costoso e meno buono che nelle mani di una Compagnia privata.

Dalla presente agitazione ferroviaria in Francia e in Germania abbiamo però anche noi qualcosa da imparare. Mettiamo pegno che il problema, per quanto più vasto e momentoso, sarà sciolto colà prima ancora che in Italia.

GLI INGEGNERI INDUSTRIALI

ED IL R. MUSEO INDUSTRIALE DI TORINO

La *Gazzetta Ufficiale* del 21 corrente ha pubblicato il seguente Decreto Reale:

Veduto il Reale Decreto del dì 8 ottobre 1876, che approva il Regolamento per le Regie Scuole di applicazione per gli ingegneri;

Veduto il Regolamento interno della Regia Scuola di applicazione per gli ingegneri di Torino, approvato col Decreto ministeriale del dì 1° novembre 1877;

Veduto il nostro Decreto in data d'oggi, col quale, sopra proposta dei nostri Ministri Segretarii di Stato per l'agricoltura, industria e commercio, e per la pubblica istruzione, si approvano le disposizioni regolamentari per il R. Museo industriale di Torino;

Considerando che, per mezzo del concorso del Regio Museo predetto, diventa facile ed opportuno creare in Torino una categoria di ingegneri industriali;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per la pubblica istruzione, di concerto con quello di agricoltura, industria e commercio,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. La Scuola di applicazione per gli ingegneri di Torino, col concorso del Museo industriale italiano, darà quindi innanzi opera a formare una nuova categoria di ingegneri, detti *Industriali.*

Art. 2. Il diploma d'ingegnere industriale abilita chi lo ha ottenuto a dirigere l'impianto e l'esercizio di opifizii industriali, strade ferrate, coltivazioni minerarie, costruzioni metalliche, idrauliche e meccaniche, ed a sostenere l'ufficio di perito giudiziale nelle questioni relative.

Art. 3. Gli studii obbligatorii pel conseguimento del diploma di ingegnere industriale durano tre anni almeno.

Art. 4. Le materie d'obbligo per gli aspiranti al diploma di ingegnere industriale comprendono:

La meccanica razionale;
La cinematica applicata alle macchine;
Il disegno e la composizione delle macchine;
La statica grafica ed il disegno relativo;
La geometria pratica;
La chimica organica e la chimica tecnologica:
La meccanica applicata alle macchine, l'idraulica pratica e le macchine idrauliche;
La fisica tecnica;
Le macchine termiche;
Le strade ferrate;
I ponti in legno ed in ferro;
La scienza delle costruzioni;
L'arte mineraria e la metallurgia;
La tecnologia meccanica, le macchine agrarie;
Le industrie tessili;
L'economia industriale e le materie giuridiche, per la parte che deve interessare ad un ingegnere.

Art. 5. La distribuzione delle suddette materie per ciascun anno di studio viene in cadaun anno concertata fra le Direzioni della Scuola d'applicazione e del Museo, e proposta nel programma di studio.

Art. 6. Quei candidati che, per condizioni loro particolari, credessero di doversi scostare dall'ordinamento così proposto, dovranno ottenere l'approvazione della Direzione della Scuola.

L'approvazione sarà sempre negata quando il candidato volesse, in un anno solo di studio, inscriversi ad un numero di classi maggiore di quello stabilito per quell'anno nell'ordinamento ufficiale.

Art. 7. Coloro i quali hanno già riportato il diploma di una delle due categorie di ingegneri, ovvero di architetto civile, potranno conseguire quello dell'altra categoria, alla condizione che diano gli esami sulle materie complementari.

Art. 8. Per tutto ciò che riguarda l'ammissione alla Scuola, le esercitazioni pratiche, gli esami, le tasse scolastiche e le regole disciplinari, gli allievi-ingegneri industriali sono soggetti alle disposizioni dei regolamenti generali per le Scuole d'applicazione e particolari per quelle di Torino e pel Museo industriale.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 luglio 1879.

UMBERTO.

M. Coppino.

Majorana-Calatabiano.

Con altro R. Decreto pubblicato nella medesima *Gazzetta Ufficiale*, riferendosi alle deliberazioni dei Consigli provinciale e comunale di Torino, ed ai concerti presi tra i Ministri di agricoltura, industria e commercio e pubblica istruzione, viene poi approvato il seguente:

REGOLAMENTO ORGANICO
DEL R. MUSEO INDUSTRIALE ITALIANO

Art. 1. Il R. Museo industriale italiano, che, in conformità della legge 2 aprile 1865, ha sede in Torino, è Istituto direttamente inteso a promuovere il progresso dell'industria, ed a tale effetto:

1° Raccoglie e conserva un'esposizione permanente storica e progressiva di oggetti scientificamente ordinati, attinenti alla industria;

2° Eseguisce analisi, determinazioni e copie di disegni per conto del Governo e dei privati, e somministra informazioni e mezzi di studio e di ricerca in materia d'industria.

È inoltre Istituto d'istruzione superiore industriale; e mediante insegnamenti accompagnati da esercitazioni pratiche:

a) Concorre colla Scuola d'applicazione di Torino alla creazione d'ingegneri industriali e civili;

b) Provvede a compiere l'istruzione di coloro che desiderano perfezionarsi negli studii della fisica, della chimica e della meccanica applicata all'industria, affine di divenire capi-fabbrica o direttori di intraprese e di opifizii industriali;

c) Provvede alla formazione di insegnanti abili a professare la fisica, la chimica, la meccanica ed il disegno ornamentale ed industriale negli Istituti tecnici e nelle Scuole di arti e mestieri.

Art. 2. Il Museo industriale accorda diplomi di capacità negli insegnamenti speciali sovraddetti, e certificati di capacità a bene dirigere opificii ed intraprese industriali, ed anche certificati di semplice frequenza ai corsi del Museo e di profitto nelle materie insegnate.

I diplomi agli ingegneri civili ed industriali saranno conferiti dalla R. Scuola di applicazione, secondo le norme vigenti. Quelli però degl'ingegneri industriali saranno controfirmati dal Direttore del Museo.

Art. 3. Gl'insegnamenti ordinarii del Museo comprendono le seguenti materie:

Fisica tecnologica;
Chimica aualitica;
Chimica tecnologica;
Tecnologia meccanica, comprese le macchine agrarie;
Cinematica applicata alle macchine;
Metallurgia;
Economia industriale;
Disegno ornamentale-industriale.

La Giunta direttiva potrà inoltre, previa l'approvazione del Ministero, stabilire altri insegnamenti speciali, quando si riconosca la convenienza e la possibilità di farlo.

Art. 4. Il Museo è retto da un Direttore e da una Giunta direttiva.

Art. 5. La Giunta direttiva è composta di nove membri, dei quali due sono nominati dal Consiglio della Provincia, due dal Consiglio del Comune di Torino, e tre dal Re.

Questi ultimi saranno scelti di preferenza fra le persone più versate nelle applicazioni della scienza all'industria.

Fanno parte di diritto della Giunta direttiva il Direttore del Museo ed il Direttore della Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Torino.

I membri elettivi della Giunta direttiva durano in ufficio tre anni, e sono rieleggibili.

Il presidente è nominato con Decreto Reale.

Art. 6. Il Direttore è nominato dal Re, in seguito a proposta del Ministro di agricoltura, industria e commercio.

Egli sovraintende a tutti i servizii del Museo, provvede alla regolarità ed efficacia dei medesimi, fissa gli orarii per gli impiegati d'amministrazione, determina, d'accordo coi professori, le ore d'insegnamento.

Provvede, coi fondi che gli saranno anticipati, alle spese di cancelleria, all'acquisto di libri per la Biblioteca, e di materiali pei Laboratorii, ed a tutte le spese da farsi ad economia.

Fa eseguire le discipline tutte prescritte dai regolamenti.

Presenta ogni anno alla Giunta direttiva una relazione dei lavori fatti dal Museo, la quale sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno.*

Art. 7. I professori ordinarii del Museo sono nominati dal Re, con le forme prescritte dalla legge del 13 novembre 1859.

Tutte le altre nomine o promozioni nel personale dipendente dal Museo si faranno dietro proposta od avviso della Giunta direttiva.

Art. 8. È assegnato a ciascun professore, per gli insegnamenti ordinarii, uno o più assistenti, nominati dal Ministero per un biennio, sulla proposta della Giunta direttiva, sentiti i professori.

Art. 9. I professori, sotto la sovrintendenza del Direttore, e ciascuno per le materie che hanno relazione col suo insegnamento, dirigono l'ordinamento delle Collezioni.

Art. 10. Il Conservatore deve ordinare le Collezioni secondo le istruzioni che riceverà dal Direttore e dai professori di ciò incaricati, compilarne il catalogo, custodirle e rispondere della loro conservazione.

Art. 11. La Giunta direttiva potrà autorizzare gli insegnanti addetti al Museo ed i liberi docenti a fare, presso il Museo, corsi liberi, letture e conferenze speciali sopra materie attinenti all'industria.

Art. 12. Con Regolamento approvato per Decreto ministeriale, sulla proposta della Giunta direttiva, saranno stabilite:

Le norme e le tariffe per le analisi e determinazioni, e per le copie dei disegni da farsi per conto dei privati;

Le tasse scolastiche da pagarsi dagli allievi;

Le condizioni d'ammissione degli studiosi, e tutto quanto possa occorrere pel buon andamento del Museo.

Art. 13. A recare in atto gli ufficii del Museo accennati nel presente Regolamento, lo Stato concorre con annue lire 130,000, e con annue L. 35,000 rispettivamente la Provincia ed il Comune di Torino, in conformità alle deliberazioni del 12 ottobre 1875 e 10 gennaio 1876.

Il contributo di L. 70,000 della Provincia e del Comune di Torino sarà destinato specialmente all'acquisto di oggetti per le Collezioni.

Art. 14. Il conto annuale dei pagamenti fatti col contributo della Provincia e del Comune sarà comunicato alla Deputazione provinciale ed alla Giunta comunale.

Parimenti sarà comunicato dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio alla Deputazione provinciale ed alla Giunta comunale il conto annuale dei pagamenti fatti pel Museo sul bilancio dello Stato.

Art. 15. Qualora avvenisse la fondazione, da parte del Governo, di un altro Istituto dello stesso genere del Museo industriale di Torino, gli oggetti e gli strumenti acquistati col contributo di cui sopra resteranno di proprietà della Provincia e del Comune di Torino.

Art. 16. Il personale del Museo è determinato dalla tabella allegata al presente Regolamento.

Art. 17. Pel servizio delle privative annesso al Museo industriale sono mantenute le disposizioni del R. Decreto 16 novembre 1869.

RUOLO ORGANICO *del R. Museo Industriale Italiano in Torino.*

		Stipendio Individuale	Stipendio Compless.
1	Direttore	L. 7,000	7,000
2	Professori ordinarii	» 6,000	12,000
6	id.	» 5,000	30,000
3	Professori straordinarii	» 3,000	9,000
1	Direttore del Laboratorio di chimica tecnologica	» 1,500	1,500
1	Conservatore delle Collezioni	» 4,000	4,000
3	Assistenti	» 2,000	6,000
4	Id.	» 1,500	6,000
1	Preparatore di fisica	» 1,000	1,000
1	Segretario-capo	» 4,000	4,000
1	Segretario contabile (*a*)	» 2,500	2,500
1	Vice-segretario	» 1,800	1,800
1	Applicato all'Archivio ed alla Biblioteca	» 1,400	1,400
1	Macchinista	» 2,200	2,200
1	Usciere	» 1,200	1,200
1	Id.	» 1,100	1,100
7	Inservienti	» 900	6,300
			97,000
1	Conservatore delle collezioni in soprannumero (*b*)	» 4,000	4,000
			101,000
	Aumenti quinquennali e sessennali al personale del Museo (somma a calcolo)	»	5,000
	Totale	L.	106,000

a) Il segretario contabile presterà cauzione di L. 200 di rendita italiana.

b) Il posto è conservato finchè è coperto dal presente titolare.

Visto d'ordine di S. M.
I Ministri d'agricoltura, industria e commercio e della pubblica istruzione
MAJORANA-CALATABIANO.
M. COPPINO.

FERROVIA DEL GOTTARDO

SETTIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 28 giugno 1879.

V. — *Costruzione della linea (Seguito)* — *V. num. 32.*

Inoltre, pei ponti e ponticelli a travate in ferro, nei quali il binario è fra i supporti, la larghezza della muratura dello zoccolo dei supporti venne presa un poco più grande, per im-

pedire che ne avvenisse, come l'esperienza dimostra accadere di frequente, uno scavamento sotto lo zoccolo; ma in quella vece venne ridotto l'uso, sempre assai costoso, della muratura d'apparecchio. Questa modificazione, in seguito al minore sviluppo dato alle ale ed alla minore quantità di muratura in pietra da taglio, non dà luogo ad un aumento molto sensibile di spesa, perocchè questo genere di ponti non si riscontra che nel piccolo numero di casi in cui l'altezza disponibile è limitata. Alcuni cambiamenti tendenti a realizzare notevoli diminuzioni di spesa, vennero introdotti nel sistema di muratura dei grandi ponti, nonchè nel dettaglio di ogni opera importante. In generale, essi consistono: nell'aver cercato di approfittare di alcuni appoggi naturali del terreno come testate di ponti; nel sostituire con pile a forme ad arco le opere attinenti al terreno ed ai rilevati, che prima si erano progettate con costruzioni in muratura od in ferro; ed infine collo aver disposto le murature in modo più economico e più giudizioso.

Questi vantaggi si riscontrano più specialmente nei ponti del Kersteln, dell'Inschireuss, dell'Inschialp, in quelli superiore ed inferiore della Reuss presso Wattingen, in quelli a monte ed a valle della Reuss a Mayen, in quello di Rohrbach, della Göschenenreuss, poi in quelli del Ticino presso Stalvedro, di Polmengo, di S. Pellegrino e di Giornico, e nei due ponti sul Brenno presso Biasca. Lo stesso dicasi della costruzione delle testate dei viadotti di Saecken, di Kellerbach e di Piano-Tondo, pei quali venne inoltre vantaggiosamente modificata la disposizione delle pile in muratura.

Il burrone di Rohrbach, largo 65 metri, che dapprima volevasi superare mediante supporti paralleli con binario collocato nell'intervallo, riceve ora, in seguito ad una più felice e più utile disposizione, un ponte in ferro ad arco, di soli 55 m. La costruzione in ferro progettata pel viadotto di Fontana, compreso nel 14° lotto, e che componevasi di tre aperture di 20 a 24 metri, venne sostituita da archi di 8 metri di luce. Eguali modificazioni si adottarono pure per un certo numero di ponticelli grandi e piccoli, pei quali un esame più approfondito condusse a sostituire con vantaggio, sotto il punto di vista economico, le grandi costruzioni in ferro con piccole vôlte.

Quanto alle dighe sul lago di Lucerna e lungo le sue rive, se ne migliorarono i profili; e così pure per le opere lungo la riva della Reuss sul percorso Meitschlingen-Wasen, sul Ticino per le sezioni Stalvedro-Pontesordo, Chiggiogna-Lavorgo, Giornico-Bodio, e Bodio-Pollegio. Questi profili sono meglio appropriati alle condizioni particolari; ed introducendoli nel progetto e nella perizia, si pervenne a realizzare una sensibile economia.

Parve invece necessario di costruire gli sbocchi e le cunette dei corsi d'acqua torrenziali in modo un po' più solido, impiegando cioè una maggior quantità di malta e di muratura.

Il progetto, così fissato, venne sottoposto, con qualche modificazione, al Consiglio federale sulla fine di aprile; ed esso formava la base della perizia contenuta nel rapporto succitato, che venne presentato all'Assemblea generale della Strada Ferrata del Gottardo riunitasi il 15 giugno 1878.

Queste modificazioni ebbero per effetto l'adozione per le vôlte dei tunnels (in luogo di muratura a filari, che è troppo costosa) *di muratura a mattoni alla rinfusa, e di rotaie di acciaio* (in luogo di rotaie di ferro) sulle linee di pianura. Egualmente venne estesa la muratura in mattoni alla costruzione delle vôlte dei ponti o ponticelli. Indipendentemente da ciò, il progetto subì una nuova modificazione, consistente nel non dirigere la linea per Goldau-Lowerz-Seewen, ma introdurre una variante, secondo la quale il binario, a partire da Goldau, è ricondotto sulla riva sinistra del lago di Lowerz per andare a Seewen (Schwyz) per Steinen. Questa modificazione del progetto permise d'abbassare il livello della sezione culminante presso Goldau (cioè di ricondurlo a 512 m. al disopra del mare), e conseguentemente di allacciare direttamente alla Stazione di Goldau la diramazione Zurigo-Zug, di ridurre a 10 0[00 le rampe che erano di 12 0[00, ed infine di ricostruire una Stazione a Steinen. Ne risultò che, non solo si potè così soddisfare ai legittimi reclami dei Cantoni di Zurigo e di Schwyz, ma si ottenne inoltre un vantaggio pecuniario tale, che, allorquando si eseguirà la linea Zurigo-Zug, le spese di costruzione dell'intera rete, colla Stazione d'allacciamento di Goldau, in luogo d'essere più elevate, saranno inferiori di circa 300,000 franchi a quello che avrebbero richiesto la congiunzione presso Arth, ed il passaggio in tunnel, a Goldau, della zona dello spartiacqua. Non parliamo poi del profitto che l'esercizio della Strada ferrata del Gottardo ricaverà dal fatto della soppressione del *tunnel*, lungo 2500 metri, che sarebbe oneroso e di manutenzione costosa, e che, d'altronde, non potrebbe sufficientemente preservare la strada dalle possibili frane del Rossberg, se non allungandolo ancora di 1000 metri dal lato sud.

L'eccedente dell'altezza perduta, che, relativamente alla linea in tunnel, è di soli metri 14.5 (sulla sezione Immensee-Seewen 53 metri contro 38.5), è, per una eguale proporzione nelle rampe, largamente compensato dall'aumento della spesa di un milione di franchi (cifra rotonda) della primitiva disposizione, e dagli altri svantaggi del lungo tunnel.

Basandosi sul progetto così modificato, ed avuto riguardo all'aggiornamento imposto dalle circostanze del termine di compimento della rete ridotta della Ferrovia del Gottardo sino alla fine di giugno 1882, la Direzione tecnica ha stabilito, nel mese di ottobre 1878, una perizia che ascendeva a 230,362,276 franchi.

Nuove modificazioni, la cui portata non aveva ancora potuto esser fissata alla fine dell'esercizio di cui ci occupiamo, sono in parte progettate, ed in parte già adottate; e si riferiscono alla costruzione della Stazione presso Fluelen, ad un abbassamento di livello sulla sezione Lavorgo-La Lume, allo scopo di realizzare nuove economie; ad un lungo spostamento di tracciato, intrapreso allo stesso scopo al disotto di Giornico; ed a numerose disposizioni di dettaglio.

Affine di mettere il programma di costruzione in armonia colle nuove basi suindicate, ed in seguito ai più profondi studii eseguiti, anche le *norme* di costruzione vennero egualmente sottomesse a parecchi cambiamenti, che qui si enumerano:

Tra le *norme pei movimenti di terra ed opere d'arte*, non vennero modificati in modo sensibile: i profili normali per il corpo della strada nelle trincee e nei rilevati, e pei rialzi in roccia, i muri di sostegno in muratura a malta ed i muri di rivestimento, le tavole dello spessore di questi muri, le sezioni normali dei ponti a ponticelli a vôlta, la costruzione delle loro ale, quella dei ponticelli sotto rilevati di terra, ed i profili di tunnel per semplice e doppio binario. Furono invece cambiati, specialmente a scopo di economia: i profili normali dei rialzi in roccia e dei muri a secco, i profili dei ponticelli per le acque a corso rapido, e degli scoli pei torrenti trascinanti pietre e sabbia; i tipi delle testate dei grandi e piccoli ponti aperti (in ferro), e per passaggi di strade; nonchè le norme per opere nei fiumi o sulle ripe, e per la consolidazione, il passaggio e la traversate degli sgorghi di torrenti; e finalmente i profili Pressel-Kaufmann pei tunnel suscettibili di ulteriore allargamento.

In quanto al binario, per tutte le linee venne sostituito il profilo delle guide da 34 chilog. al metro con un profilo di guide in acciaio più forte, del peso di 38.6 chil. al metro, e

bene appropriato alla ferrovia del Gottardo; e per conseguenza si è progettato di modificare gli accessorii delle guide.

La lunghezza delle guide venne fissata ad 8 metri, e le nuove traverse vennero ripartite in ragione di questa lunghezza. Il tipo degli scambi venne modificato in ciò, che per quelli delle Stazioni venne introdotto il raggio di curva di 280 metri in luogo di 300, affine di ridurre l'usura nei limiti di lunghezza misurati il più esattamente possibile.

Il raggio per l'allacciamento degli scambii di pendenza nelle Stazioni delle linee d'accesso venne, per lo stesso motivo, ridotto in modo eccezionale da 3000 a 1600 metri.

Quanto alla lunghezza utile del binario nelle Stazioni delle linee d'accesso, essa venne, per tali cambiamenti, portata a 300 metri (e lo stesso pure pei binarii di oltre-passaggio), distanza ch'era stata proposta dai periti federali nel 1876. Ciò permise nelle più grandi Stazioni (Erstfeld e Biasca) di costruire i binarii secondo disposizioni più vantaggiose ed economiche.

Per quanto concerne i fabbricati, vennero eseguiti, in modo quasi generale, dei nuovi piani-tipi, allo scopo di far concordare le spese di esecuzione colla somma primitivamente fissata per la loro costruzione.

I tipi dei fabbricati pei viaggiatori, fissati nel primo progetto per un'esecuzione in parte provvisoria, ricevettero un carattere appieno definitivo, nel senso che la muratura venne sostituita alla costruzione in legno. I tipi delle tettoie per le merci e fabbricati accessorii, vennero ancora semplificati. In luogo di fare delle rimesse rettangolari per locomotive, si diede loro una forma poligonale; il che permette di realizzare una sensibile economia nella costruzione di questi fabbricati e delle loro fondazioni.

Le *installazioni meccaniche* delle Stazioni d'approvvigionamento d'acqua non cambiarono; lo stesso dicasi dei tipi di tutti gli altri apparecchi.

Relativamente alla *delimitazione* ed al *riconoscimento della strada*, ecc., vennero elaborati dei piani-tipi, che corrispondono alle somme fissate nella perizia. —

Veniamo ora all'*esecuzione dei lavori.*

Per quanto riguarda gli *acquisti di terreno*, devesi innanzi tutto far osservare che, durante l'esercizio, vennero ancora acquistati, per le linee ticinesi di pianura, 179 metri quadrati di terreno per la somma di fr. 186.18, e che si dovette pagare un'indennità per danni e parziale demolizione di una casa a Chiasso per la costruzione della strada.

Nella seconda metà del 1878, gli abbuoni ad alcuni proprietarii espropriati, divenuti necessarii, sia per rettificazione della misura primitiva, sia per l'ulteriore spostamento dei confini, furono tutti regolati, ad eccezione di qualche caso di poca importanza; e si pagarono, in fine dei conti, per 23,341.15 metri quadrati di terreno ripartiti su 96 lotti, fr. 7,181.66, dei quali però devono rientrare circa fr. 10,000.

Verso la fine dell'esercizio, vennero acquistati di comune accordo, per rendere possibile l'apertura della galleria di direzione nei maggiori tunnel delle linee d'accesso:

Sul territorio ticinese, 690 m.q. di terreno per fr. 419.50

Nel Cantone d'Uri, 37,322 m.q. di terreno (comprese alcune centinaia di tronchi d'albero ed una indennità per una stalla, ecc.) per . . . . . « 24,600.00

Il fabbricato del Cadastro della ferrovia per le linee ticinesi di pianura venne ultimato durante l'esercizio 1878. —

Relativamente ai *movimenti di terra ed opere d'arte* sulle linee della rete ridotta che restano da costruire, dobbiamo esporvi quanto segue:

Già nel corso dell'estate, si eseguì il *tracciamento a paline dell'asse della strada* in quelle parti, sulle quali nella prossima primavera (1879) devesi cominciare la costruzione, allo scopo di assicurarne il compimento per l'epoca fissata da Convenzione (fine giugno 1882). Sono queste le sezioni da Amsteg a Göschenen, da Airolo a Piotta, da Fiesso a Polmengo e da Lavorgo a Giornico. Inoltre si compilò per queste sezioni il prospetto delle proprietà pegli acquisti di terreno, si prepararono i piani cadastrali per le pubblicazioni da farsi, si procedette al rilievo dei profili trasversali per calcolare i movimenti di terra da stabilire giusta il tracciato dell'asse; in una parola, si eseguirono tutti i lavori tecnici, che sono necessarii per poter incominciare la costruzione nel tempo voluto. Verso la fine dell'anno, questi lavori vennero estesi pure ad altre sezioni.

Allo scopo di giungere, per quanto è possibile, a non oltrepassare l'epoca fissata pel compimento, negli ultimi giorni di ottobre vennero ripresi i *lavori delle gallerie di direzione dei più lunghi tunnel* della rete ridotta: lavori ch'erano stati sospesi alla fine del 1875. Ciò ebbe luogo pei tunnel d'Oelberg-Schieferneck, dell'Axenberg, del Pfaffensprung, di Leggistein, di Wattingen, di Rohrbach-Naxberg, e pei quattro tunnel elicoidali, che servono a superare i gradini di Dazio e di Giornico. Venne aperto un concorso per ottenere progetti ed offerte favorevoli per le installazioni della perforazione meccanica dei cinque più lunghi tunnel (di 1500 metri ciascuno), i quali, in ogni caso, non potrebbero più esser eseguiti nel tempo voluto coi mezzi non meccanici.

(Continua)

Nostre Corrispondenze

Roma, 26 agosto.

Avete fedelmente interpretato l'opinione del pubblico, che vanta a buon diritto competenza ed autorità in materia ferroviaria, esprimendo la vostra approvazione e il vostro gradimento per la deliberazione del Ministero dei lavori pubblici di affidare all'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia gl'importanti ed urgenti studii della linea Novara-Pino per Sesto Calende. Gli è questo il più razionale, il più savio provvedimento che mai si potesse prendere al riguardo. Che cosa è la Novara-Pino, se non la pura e semplice continuazione della Genova-Novara? E circoscritta, chiusa come è entro la rete dell'Alta Italia, quale altra Amministrazione dovrà esercitarla all'infuori di quest'ultima? Ora si sa bene, per lunga esperienza fattane, quali siano i gravi inconvenienti e danni del redigere il progetto di costruzione d'una ferrovia senza venire a preventivi accordi in linea tecnica coll'Amministrazione chiamata ad assumerne l'esercizio. Gli esempi in diverso senso non ci mancano; basterà accennarne due, alla volata: l'Impresa costruttrice della strada ferrata del Moncenisio ebbe allora l'accorgimento di rivolgersi alla Società dell'Alta Italia per avere i piani delle Stazioni; e compiuta la linea, tutto procedè per la meglio, senza ombra di difficoltà o contestazione. Ma le cose si passarono ben altrimenti rispetto alla linea di Savona, la cui Impresa costruttrice volle agire con piena indipendenza e fare tutto di sua testa. Venuto il tempo dell'esercizio, molte Stazioni non servivano, così come erano, al servizio al quale erano destinate, e in più d'una bisognò disfare e rifare ed aggiungere binarii, e persino demolire muri per acquistare spazio, prima non sufficiente.

Una Stazione internazionale è sempre un problema arduo, la cui soluzione non s'improvvisa da ingegneri novizii in tali opere; un ponte a pressione pneumatica sul Ticino, e una serie di altre grosse difficoltà, che s'incontreranno prevedibilmente in un tronco della linea, costituiscono altrettante solidissime ragioni perchè degli studii in discorso venisse dato onorevole incarico all'abile e provetto Corpo degli ingegneri delle Strade Ferrate dell'Alta

Italia. Ed anzi, io ho fondata ragione di credere che il Ministero andrà più in là sopra questa via, e farà ottimamente secondo me; voglio dire che affiderà altresì la costruzione alla stessa Amministrazione dell'Alta Italia. Di ciò deve pure essersi trattato di questi giorni, senza che sia tempo ancora di prendere concerti definitivi, tra il Ministero e l'on. presidente del Consiglio d'amministrazione, comm. Morandini, e l'on. Direttore dell'esercizio, comm. Massa, chiamati a Roma come già saprete.

A compiere i suddetti studii della Novara-Pino sembra saranno destinati per l'appunto quegli ingegneri, che anche testè, come voi osservaste, si distinsero tanto nella costruzione della importante e difficile linea della Pontebba.

Rispetto alla compilazione dei progetti delle rimanenti linee di 1ª categoria, che si collegano colle reti delle nostre grandi Amministrazioni ferroviarie, nulla fu ancora deciso dall'on. Baccarini. Per ora sembra accertato soltanto, che gli studii definitivi della Parma-Spezia saranno compiuti da ingegneri governativi. —

Continua e ferve al Ministero il lavoro di preparazione per iniziare, su larga scala e salde basi, l'esecuzione della legge sulle nuove costruzioni ferroviarie; ma nulla ancora è concretato, ne ho la certezza. Il far bene val meglio del far presto, quando non è che questione di pochi giorni in più o in meno. —

Riassumo, come al solito, le principali deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici dal 17 al 24 agosto corr.

Dalla Sezione 1ª del Consiglio vennero approvati i progetti dei piani generali delle Stazioni di Recalmuto, Grotte e Zolfare nel 2° tronco della linea delle Caldare (Ferrovie Calabro-Sicule); venne approvato, con alcune avvertenze, il progetto del 1° tronco della strada provinciale di 1ª serie da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo, in provincia di Teramo; ed infine, sui progetti per la sistemazione della traversa di Demonte lungo la strada nazionale dell'Argentera in provincia di Cuneo, la Sezione ritenne preferibile quello presentato dal Genio civile, con previsione di un nuovo accesso all'abitato.

La Sezione 2ª approvò, con lievi rettifiche nel Capitolato speciale, il progetto pel prolungamento ed allargamento del ponte da sbarco a Porto Venere nel golfo di Spezia; ritenne meritevole d'approvazione il progetto per lo scavo del canale al nord di Chioggia, in provincia di Venezia; ritenne anche meritevole di approvazione il progetto per costruzione di un argine di separazione fra la 4ª e 5ª vasca di colmata nella bonifica a sinistra del Volturno, in provincia di Caserta; e da ultimo furono approvati diverei progetti per riparazioni di danni causati dall'ultima piena agli argini del fiume Adige nelle provincie di Rovigo, Verona e Padova, ed agli argini del Po nelle provincie di Mantova e Ferrara.

Dal Consiglio generale poi fu ritenuto meritevole d'approvazione, sotto l'osservanza di alcune condizioni, il progetto d'una ferrovia economica fra Bergamo e Vertova nella valle Seriana; sul progetto di massima per la sistemazione dell'Isola Tiberina, colle osservazioni del Ministero dell'istruzione pubblica e del Municipio di Roma contro la demolizione dei due ponti Cestio e Palatino, fu d'avviso, che nei riguardi tecnici, non si possa prescindere dalla detta demolizione; ed infine, come progetto di massima, con avvertenza relativa all'inclinazione delle scarpe del nuovo canale, il progetto di bonificamento del lago di Lesina, con apertura d'una nuova foce dal punto Mincopaolo al grande Acquarotta, in provincia di Foggia.

B.

Pubblichiamo di buon grado la seguente lettera dell'egregio nostro corrispondente del Polesine, nella quale, accennandosi alla recente visita del Ministro dei lavori pubblici, s'indicano alcuni provvedimenti idraulici, di cui il Ministro stesso avrà certo rilevato il bisogno e vorrà alacremente occuparsi:

Rovigo, 21 agosto.

Fortunata combinazione volle che, nella recente visita di S. E. il Ministro dei lavori pubblici alle località colpite dalle ultime piene fluviali, io pure mi trovassi a Ferrara, Modena, Mantova e nel Veronese. Descrivere qui tutti i particolari di questa gita sarebbe troppo lungo; mi limiterò dunque ad accennarne i più salienti e di generale interesse.

In questa occasione avvicinai rispettabili persone, che furono compagne all'on. Ministro, quali il deputato cav. prof. Razzaboni, il deputato conte d'Arco, l'ispettore cav. ing. Spadon, e l'ingegnere del Genio civile sig. Italo Maganzini, che assai meritamente gode la particolare fiducia del comm. Baccarini. Infatti, questo egregio giovane ingegnere pubblicò, non ha guari, una pregevole Relazione al prefato Ministro *sui lavori della Schelda ad Anversa per la sistemazione del porto e del fiume*, corredata da due tavole litografate, dimostranti quei lavori secondo il relativo progetto.

Lo scopo adunque della visita del Ministro era evidentemente quello di farsi un concetto preciso dei bisogni locali nel vasto territorio da esso ispezionato. Oltre i grandi lavori di difesa alle arginature dei fiumi ognora minaccianti per le frequenti piene, il Ministro avrà voluto rilevare quali provvedimenti sarebbero più opportuni per effettuare altre opere idrauliche, di cui tanto egli si occupa.

Nel Modenese è da molti anni reclamata l'immissione del Panaro in Cavamento a Finale, in seguito alla quale verrà facilitata eziandio l'attuazione del Canale Masi. Nel Mantovano, oltre i continui pericoli del Po, vi è da studiare la questione per sollevare il Mincio e la città di Mantova dalle acque irrompenti dal lago di Garda; al cui riguardo sarebbe da richiamare in vita, specialmente dalla Rappresentanza provinciale di Mantova un progetto d'avviso tuttora esistente, e compilato sino dal 1858 da un defunto ingegnere mantovano, che nulla trascurò affine di ottenere un pratico risultato dei suoi lunghi ed accurati studii in quell'epoca, frutto di matura esperienza professionale.

Nel Polesine finalmente abbiamo la vitale sistemazione degli scoli ed i provvedimenti di difesa dall'Adige e dal Po.

Facciamo dunque fervidi voti che la visita dell'on. comm. Baccarini, se non risolverà tutto ad un tratto il complesso delle questioni accennate nella presente (locchè sarebbe impossibile pretendere, nè sperare), almeno le principali e le più importanti risentiranno dalla visita stessa un impulso, che col tempo renderà soddisfatti i legittimi desiderii delle popolazioni interessate di queste provincie.

Più lieto augurio non si potrebbe fare ad un'illustrazione tecnica italiana, quale meritamente è l'on. Baccarini.

Confidiamo altresì che il Parlamento saprà assecondarlo in quelle disposizioni legislative, che saranno opportune per attuare cotali opere rigeneratrici. M. M.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il comm. Morandini presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed il comm. Massa direttore dell'esercizio, si recarono in questi giorni a Roma, chiamativi dall'on. Ministro dei lavori pubblici.

Sappiamo che furono stabiliti gli opportuni accordi circa gli studii definitivi per la costruzione della linea Novara-Pino, dei quali, come abbiamo annunziato, verrà incaricato il personale tecnico dell'Amministrazione suddetta. (*Vedi nostra Corrispondenza da Roma*).

La Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle ferrovie, avendo potuto anticipare l'epoca della sua riunione, che nel precedente numero annunciammo fissata pei primi del prossimo settembre, riprende oggi in Genova le sue adunanze.

In seguito alle varie conferenze, già da noi a suo tempo annunziate, e tenutesi in Genova presso il comm. Parodi, ispettore del servizio dei porti, spiaggie e fari, col concorso dei rappresentanti dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, del Municipio, della Camera di commercio e della Capitaneria del porto, venne concretato di comune accordo un progetto definitivo per la Stazione marittima centrale di Genova.

Tale Stazione sarà stabilita fra la Chiappella e San Tommaso, e sarà collegata coi binarii da installarsi sulle calate e sui ponti sporgenti.

Il detto progetto comprende pure la costruzione delle altre opere complementari, quali furono stabilite nella Convenzione fra il Governo ed il compianto Duca di Galliera.

Questo progetto, che già trovasi ultimato in tutte le sue parti, viene ora sottoposto al Ministero per le definitive sue decisioni.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, per provvedere ai sempre crescenti bisogni del servizio, ha deliberato di procedere d'urgenza all'acquisto di dieci nuove locomotive da merci; ed affinchè le pratiche per la fornitura di queste locomotive riescano più spedite, l'Amministrazione medesima propose al Ministero di affidarne la costruzione, per metà a ciascuna, alle ditte Pietrarsa di Napoli ed Henschel di Cassel, che già stanno costruendo per le stesse Ferrovie altre dieci locomotive dell'identico tipo.

In seguito alla gara apertasi per l'appalto della fornitura di carrozze e bagagliaj occorrenti alle Ferrovie dell'Alta Italia, furono da quel Consiglio di amministrazione deliberate le seguenti aggiudicazioni:

1° Alla ditta Felice Grondona di Milano, per la fornitura di 25 vetture di 3ª classe, al prezzo di lire 6250 ciascuna.

2° Alla ditta Miani e Venturi pure di Milano, per la fornitura di 15 bagagliaj, al prezzo di L. 6218 ciascuno.

Venne poi autorizzata l'apertura di una nuova gara fra le ditte che convennero a quella di cui sopra, per la fornitura di 15 vetture miste di 1ª e 2ª classe. Le relative offerte dovranno essere presentate pel 1° settembre p. v.

Il suddetto Consiglio d'amministrazione ha fatto pure le aggiudicazioni seguenti:

1° Fornitura di 40m/m tonn. di carbone minuto inglese (franco a bordo a Genova e Savona) alla ditta H. Gueret di Cardiff.

2° Fornitura di 15m/m tonn. di carbone grosso inglese (consegna nel porto di Venezia) alla ditta Tredegar Iron and Coal C.

3° Fornitura di altre 15m/m tonn. di carbone grosso inglese (consegna metà a Genova-Passo Nuovo, e metà nel porto di Savona) alla ditta Pyman Watson e C.

Il 14 corr. ebbe luogo, nel recinto del Dock di Torino, il collaudo, per parte degli ingegneri del Municipio, di una Grue, della portata di 10 tonnellate, costrutta nello Stabilimento meccanico del cav. Gius. Rochette. La prova riuscì soddisfacentissima.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che, in seguito ad accordi presi colle Strade Ferrate Meridionali e Calabro-Sicule, ed in coerenza a deliberazione del Consiglio di amministrazione di quelle dell'Alta Italia, a cominciare dal 1° settembre p. v. sarà attivato un servizio cumulativo per viaggiatori, bagagli e cani fra alcune Stazioni della rete dell'Alta Italia ed alcune altre della rete Sicula.

Le Stazioni ammesse a tale servizio sono:
per la rete dell'Alta Italia: Firenze, Milano, Torino, Venezia;
per la rete Sicula: Girgenti, Palermo, Caltanissetta, Catania, Messina e Siracusa.

I prezzi dei biglietti, a treno diretto ed omnibus, a tariffa intiera ed a mezza tariffa, sono esposti in apposito quadro.

Nei detti prezzi è compreso, per tutte le Stazioni Sicule, il tragitto marittimo da Reggio a Messina; ed è pure compenetrato, pei viaggiatori diretti a Girgenti e Palermo, il trasporto con ferrovia a cavalli fra Caldare e Canicattì.

I bagagli ed i cani saranno pure registrati direttamente per ognuna delle Stazioni Sicule dianzi nominate, e le tasse relative comprenderanno altresì il tragitto marittimo e il trasporto con ferrovia a cavalli di cui sopra.

Soltanto per Girgenti e Palermo non avrà luogo la spedizione cumulativa dei cani.

Ferrovie Romane. — La Direzione delle Ferrovie Romane ha pubblicato il seguente avviso:

Considerando che l'uso dei vagoni accoppiati, non soltanto è necessario pel trasporto dei lunghi legnami, ma lo è del pari pel trasporto delle ferramenta comprese nella tariffa speciale n° 1, rete italiana, ed in quella corrispondente per la rete già pontificia; previa autorizzazione del R. Governo, è stato disposto che alla tariffa speciale venga aggiunta la seguente osservazione, analoga a quella contenuta nella tariffa speciale n. 6 relativa ai lunghi legnami, e cioè:

« Se le sbarre o verghe di ferro fossero talmente lunghe da richiedere l'impiego di due carri accoppiati, la tassa minima per ciascun carro e chilometro sarà la seguente:
per le distanze da 80 a 200 chilometri L. 0.306
» 201 ed oltre » 0.255

« Se il numero dei carri fosse maggiore di due, la tassa non sarà mai minore di L. 0.255 a vagone e chilometro per le distanze da 80 a 200 chilometri, e di L. 0.204 per le distanze superiori.

« Oltre alla tassa per vagone, sarà percetto il diritto fisso sul peso reale di L. 0.204 a tonnellata ».

Riduzioni di tariffe. — I rispettivi Consigli di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, Meridionali, Romane, e così pure quello della Società Veneta per le linee Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Cittadella-Treviso, Padova-Cittadella-Bassano, e Conegliano-Vittorio, hanno accordato pel trasporto delle persone e degli oggetti destinati all'Esposizione agricola-industriale-didattica, che avrà luogo in Monza dal 27 settembre al 12 ottobre 1879, le riduzioni di tariffa concesse dal decreto 5 dicembre 1876.

I singoli espositori, i giurati e le persone invitate riceveranno, a suo tempo, dal Comitato per la detta Esposizione le carte di riconoscimento, prescritte per fruire delle suindicate riduzioni. Gli espositori sono pregati a sollecitare l'invio delle domande di ammissione per norma del Comitato stesso.

Ferrovia Eboli-Potenza. — In seguito alla diminuzione di L. 5.65 per cento fatta in tempo utile sul presunto

prezzo di L. 52,667.65, ammontare del deliberamento seguito all'asta tenutasi il 23 luglio p. p., per lo appalto della costruzione di alcune opere di difesa a monte della spalla sinistra del ponte a travata in ferro, di metri 39.16 di luce, che costituisce il quarto attraversamento del fiume Acquabianca nel tronco di ferrovia da Contursi a Romagnano, alla progressiva 37,119.50 della linea Eboli-Potenza, nel giorno 3 settembre p. v., presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento sul prezzo come sopra ridotto a L. 49,691.93.

Per tale incanto restano ferme le condizioni già indicate pel precedente.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Scrivono da Palermo, 20, all'*Opinione:*

Tra la Società intraprenditrice della ferrovia Palermo-Trapani e l'ing. sig. Parato, direttore dell'Ufficio tecnico di quella linea, sono sorte delle serie divergenze; e già si parla di una inchiesta, che, a di lui istanza, avrà luogo per constatare l'andamento dei lavori tecnici durante la di lui gestione. I risultati dell'inchiesta saranno, senza dubbio, quelli che desidera l'ingegnere Parato; ma ciò non toglie che sieno deplorabili questi attriti in opere che interessano il pubblico, e per le quali è sempre utile la più perfetta armonia.

Ferrovie venete. — Nella seduta del 20 corr. al Consiglio provinciale di Venezia, aveva luogo una comunicazione della Commissione provinciale per le ferrovie.

Il cons. *Collotta*, a nome degli altri commissarii, ricordò come, in base alla legge 29 luglio decorso, il tronco Adria-Chioggia sia iscritto alla tabella B, cioè formi parte delle linee da costruirsi a carico dello Stato, col concorso obbligatorio per un decimo da parte della Provincia; ed il tronco Mestre-San Donà-Portogruaro sia inserito nella tabella C, cioè debba egualmente costruirsi dallo Stato, col concorso del venti per cento da parte della Provincia. Il primo porterebbe un carico di lire 360,000; il secondo di 1,400,000. Ma ciò non basta: perchè, a senso della legge stessa, non essendo assegnata alle nuove costruzioni ferroviarie del Regno che la somma di 60 milioni per 22 anni, e stabilito il riparto per le linee alle quali verrà conferito un diritto di precedenza, non rimarrebbero fino al 1892 fondi disponibili da rendere probabile l'esecuzione delle dette linee.

Siccome però la legge stessa dispone che, ove per la costruzione di queste linee vi fossero offerte di concorso per parte degli enti interessati e maggiori almeno di un decimo delle quote rispettivamente fissate, si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle medesime, così l'on. relatore crede che il mandato conferito alla Commissione le imponga l'obbligo di studiare una combinazione, mediante la quale la costruzione delle indicate ferrovie non solo non sia indefinitamente aggiornata, ma venga nel più breve tempo ripresa. A questo supremo fine saranno rivolte le sue cure, le quali richiedendo studii, trattative e affidamenti da parte del Ministero, e intelligenze con altri enti interessati, la Commissione non potrebbe per qualche tempo presentare proposte concrete.

Dopo qualche discussione sul da farsi, i commissarii stessi dichiararono che pel giorno 9 settembre sarebbero in grado di riferire al Consiglio, il quale verrà perciò convocato straordinariamente.

Ed il Consiglio ne prese atto.

Ferrovie nell'Emilia — Si ha da Reggio-Emilia, che fra il presidente del Comitato per la costruzione di ferrovie a scartamento ridotto in quella provincia ed il rappresentante di una Casa inglese, è stato stabilito un accordo per la costruzione e l'esercizio della linea Ventoso-Scandiano-Reggio-Bagnolo-Novellara-Guastalla-Suzzara.

Ferrovia Mirandola-Sassuolo. — La Deputazione provinciale di Modena, nella seduta di venerdì scorso, deliberava di aprire trattative col Governo per la ferrovia Mirandola-Modena-Sassuolo, sulla base di assumerne, per conto proprio la concessione, e di anticipare i 6[10 ai termini della legge ferroviaria.

Ferrovia S. Arcangelo-Fabriano. — Si ha da Pesaro, 21, che quel Consiglio provinciale, a grande maggioranza, votò l'accettazione delle condizioni della legge ferroviaria per la linea Sant'Arcangelo-Fabriano, e stabilì la massima per l'allacciamento Fano-Urbino, ordinando il completamento degli studii tecnici e finanzarii.

Tramway Roma-Tivoli. — La *Riforma*, del 23, scrive:

Ieri fu fatto l'esperimento di una nuova macchina per il *Tramway* da Roma a Tivoli, e fra breve ne sarà messa in movimento anche un'altra, che è arrivata da pochi giorni.

Si spera che il servizio divenga d'ora innanzi migliore e più spedito; a ciò potrebbe anche contribuire un più regolare e ordinato sistema nella distribuzione dei biglietti.

Tramways di Firenze — La *Nazione*, del 22, scrive:

Si è già messo mano ai lavori per l'impianto delle rotaie da Peretola a Campi, e sono in pronto 250,000 chilogrammi di rotaie per cuoprire i sei chilometri di strada fra quei due paesi. I lavori saranno terminati nel prossimo mese di ottobre. Si è poi dalla stessa Società dei *Tramways* di Firenze domandata l'approvazione all'Autorità per percorrere il tratto fra Peretola e Campi col mezzo di piccole locomotive.

Tramway Torino-Gassino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 18 corr., approvò la deliberazione del Comune di S. Mauro Torinese di concedere un sussidio di lire 12 mila per la costruzione ed esercizio di un *tramway* fra Torino e Gassino.

Tramways di Genova. — Il 24 corr. ebbe luogo l'inaugurazione della linea del *Tramway* fino a Bolzaneto. Il concorso, com'era a prevedersi, fu straordinario.

Il paese venne imbandierato per cura di quel Municipio; il quale aveva preparato una refezione agli invitati, in fine della quale parlarono il cav. Pasteur, rappresentante la Società del *Tramway*, e il cav. De Amicis, consigliere provinciale.

— Viene riferito al *Cittadino*, che la Società Ligure di trasporti abbia già pronti i disegni per il nuovo *Tramway*, che fra breve dovrà impiantarsi fra Genova e Nervi; anzi non si avrebbe più che da ottenere l'approvazione dell'Autorità competente.

E pare che la Società non voglia fermarsi a questo, ma bensì spingersi più oltre ancora sul litorale della riviera di Levante.

— Venerdì scorso (dice il *Commercio*) si è provato un nuovo modello di vetture per l'inverno, che la Società del *Tramway* vuol mettere in circolazione.

La novità della vettura si è quella specialmente di non avere terrazzini, e lo spazio di questi essere incorporato all'interno del veicolo. Un solo posto vi resta, assai ristretto, pel cocchiere. Il conduttore resta nell'interno della vettura.

I posti a sedere sono trentadue.

Nel riparto mediano, dove si sta in piedi, il numero dei passeggieri, che vi capisce, è anche ragguardevole.

La vettura è di ottima costruzione, elegante e solidissima. Venne costrutta nelle officine della Società a Sampierdarena.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Una corrispondenza bernese delle *Notizie Basileesi* reca i seguenti dettagli circa il contratto passatosi fra la Direzione della Società del Gottardo ed il sig. ingegnere in capo Bridel, e già approvato dal Consiglio federale:

L'Ingegnere in capo si obbliga a porre, nell'adempimento delle sue funzioni, tutto il suo tempo e tutte le sue forze di lavoro. Specialmente si obbliga ad imprimere all'impresa una direzione basata sul progetto di costruzione, fissato dalle Autorità sociali ed approvato dal Consiglio federale; ad assumersi i lavori normali, le prescrizioni e gli eventuali

compimenti, che per l'avvenire si riconoscessero necessarii, infine ad eseguire la ferrovia del Gottardo nel modo il più possibilmente solida in uno ed economica.

Le istruzioni, le norme di costruzione, gli obblighi d'appalto, i progetti di costruzione ed i preventivi sono elaborati dall'Ingegnere in capo: la definitiva fissazione degli stessi è affare della Direzione. L'Ingegnere in capo potrà, di propria iniziativa, introdurre delle modificazioni nei piani approvati, solo per ciò che riguarda i dettagli di costruzione, e qualora non modifichino le risoluzioni della Direzione, e rispettivamente del Consiglio d'amministrazione, non tocchino gli impegni della Società, e non producano una maggiore spesa. In tutti gli altri casi, prima di procedere a delle modificazioni dei piani, dovrà ottenerne l'approvazione dalle superiori Autorità della Società. Sono però riservati i casi di urgenza e di pericolo, nei quali l'Ingegnere in capo potrà procedere da sè stesso a quelle variazioni e misure, che crederà migliori nell'interesse della Società. Però, in casi simili, dovrà darne avviso immediato alla Direzione e richiederne la necessaria approvazione da parte della Direzione stessa.

Alla fine della costruzione, dopo chiusi i conti ed adempiti i suoi incombenti, l'Ingegnere in capo riceverà una gratificazione di 250 franchi per ciascuno dei 175 chilometri della strada ferrata costrutta. Il sig. Bridel entrò in funzioni col 15 agosto a. c., ed il contratto in parola resta obbligatorio per ambedue le parti contraenti fino al 31 dicembre 1882.

Fatta astrazione dai casi previsti dal contratto, volendo una delle parti contraenti ritirarsi dal contratto stesso prima del termine di scadenza, il Consiglio federale ha il diritto, in caso d'urgenza o nell'interesse dell'impresa, di dichiarare spento il contratto. Sorgendo poi dei contrasti circa all'esecuzione del contratto, questi saranno definiti nel seguente modo: 1° Se questi contrasti riguardano gli obblighi e le competenze dell'Ingegnere in capo, come sono fissate dal contratto, e non possano essere tacitati a mezzo del Consiglio d'amministrazione in prima linea, sono risolti dal Consiglio federale; 2°. Tutti gli altri casi di contestazione saranno sottoposti al giudizio di un tribunale arbitramentale, formato nel seguente modo: ogni contraente nomina un arbitro, ed il Tribunale federale nomina il soprarbitro.

— Da un'altra corrispondenza bernese delle suddette *Notizie Basileesi* togliamo le seguenti informazioni circa una comunicazione fatta dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo al Consiglio federale, concernente il piano finanziario per la costruzione della linea del Monteceneri, ed i risultati dei nuovi studii sulle spese di costruzione fatti in questi ultimi tempi per quella linea.

Riservate le risoluzioni definitive dell'Assemblea generale degli azionisti, il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo notifica al Consiglio federale: 1° La Società della Ferrovia del Gottardo si dichiara pronta ad eseguire la costruzione della linea del Monteceneri, secondo le disposizioni state adottate nel trattato conchiuso il 16 luglio 1879 tra la Svizzera e l'Italia concernente il sovvenzionamento di questa linea, riconoscendo l'obbligatorietà di questo trattato per la Società della Ferrovia del Gottardo; 2° Per rispetto alle tasse da applicarsi per l'esercizio diretto tra la Svizzera e l'Italia, e per l'esercizio in transito tra la Germania e l'Italia sulla linea del Monteceneri, la Società ferroviaria del Gottardo si obbliga: *a*) dall'apertura dell'esercizio della linea del Monteceneri in poi, ad abbandonare le sopratasse per la mercanzia nel servizio ordinario, che erano state accordate mediante l'art. 8 del trattato internazionale del 15 ottobre 1869; *b*) ad abbandonare le sopratasse per il trasporto dei passeggieri accordate dal trattato stesso, appena l'introito lordo della linea del Monteceneri avrà superato per due anni consecutivi la cifra di fr. 20,000 per anno e per chilometro. — Come è noto, l'Assemblea generale degli azionisti è convocata appunto il 13 settembre in adunanza straordinaria per ratificare questa dichiarazione.

Inoltre la Direzione del Gottardo dichiara farsi un piacere di poter fin d'ora assicurare il Consiglio federale che la Società della Ferrovia del Gottardo, compreso il sussidio dei 6 milioni, possiede i mezzi finanziarii per eseguire la linea del Monteceneri da Giubiasco a Lugano, secondo i piani presentati, senza dover attingere al capitale destinato alla linea Immensee-Pino.

Il risultato dei nuovi studii particolari per la linea del Monteceneri permettono di presentare il seguente paragone fra il preventivo definitivo delle spese ed il preventivo stabilito in novembre 1878, che era stato presentato ai delegati dell'Italia e della Svizzera in occasione delle Conferenze dal 9 al 16 giugno scorso:

		Preventivo di novembre 1878	Preventivo definitivo di luglio 1879
Direzione tecnica	Fr.	454,000	454,000
Espropriazioni	»	586,000	560,000
Piano stradale *(Unterbau)* . .	»	7,996,000	7,798,000
Armamento della linea *(Oberbau)*	»	947.000	972,000
Fabbricati *(Hochbau)* . . .	»	385,600	367,100
Materiale meccanico	»	113,800	113,800
Telegrafia, delimitazioni . .	»	90,000	90,000
Inventario	»	472,000	481,000
Assicurazioni degli impiegati ed operaj.		17,600	10,000
Totale	Fr.	11,062,000	10,847,500
Interessi durante il periodo di costruzione.	»	400,000	432,500
Spese per procurarsi il capitale (per 5 milioni)	»	600,000	600,000
ed eventuali . (per 6 milioni)	»		120,000
Totale	Fr.	12,062,000	12,000,000

In questo preventivo non sono computate le spese che già vennero fatte prima per la linea del Monteceneri, poichè esse figurano già nel preventivo generale delle spese per la linea Immensee-Pino. La somma preventiva di fr. 12,000,000 contiene quelle cifre che si ritengono come massime per la costruzione della linea del Monteceneri Giubiasco-Lugano. Si può quindi ammettere come certo, che questa somma non sarà raggiunta effettivamente. La Direzione dichiara poi di possedere già delle offerte di impresarii capaci, i quali sono disposti ad assumersi i lavori di costruzione della linea, dell'armamento della linea, e dei fabbricati, al disotto dei prezzi di perizia. Si può quindi fin d'ora ritenere che si avrà un ribasso di circa un milione, per cui il fabbisogno effettivo sarà ridotto alla cifra rotonda di fr. 11 milioni.

La Direzione della ferrovia del Gottardo annuncia pure al Consiglio federale di aver già stretto una Convenzione con un Sindacato di Case bancarie, rappresentato dalla Banca della Svizzera italiana in Lugano, dai sig. Figli Weill Schott e Comp. in Milano e dalla Banca commerciale basileese in Basilea, mediante la quale le suaccennate Banche si obbligano ad assumersi 5 milioni di Obbligazioni 5 0[0 sulla linea del Monteceneri al corso di 90 0[0, dedotto 2 0[0 di provvisione; le quali Obbligazioni sono garantite mediante l'ipoteca di primo rango di 6 milioni, la cui inscrizione già venne pubblicata dal Consiglio federale. La Direzione osserva poi che il sesto milione, previsto nell' ipoteca, forma una specie di riserva per il caso in cui, malgrado tutte le più certe previsioni di un risparmio di un milione sugli appalti della linea, il capitale necessario per la costruzione avesse a superare la cifra di 11 milioni. Il Sindacato si è riservato il diritto di opzione per questo sesto milione. Non v'ha dubbio che, in caso di bisogno, sarebbe collocato facilmente.

— Si telegrafa da Lucerna al *Journal de Genève* che a sostituto del sig. Favre, come direttore dell'Impresa della Galleria del Gottardo, venne designato il sig. Bossi, ingegnere della Scuola centrale di Parigi, il quale dal 1874 era l'aggiunto personale del sig. Favre.

Il sig. Bossi rappresenterà l'Impresa della Galleria di fronte alla Società ed ai terzi, avendo ricevuto i pieni poteri dagli eredi del sig. Favre.

Sotto la sua presidenza, sarà formato un Comitato di direzione, composto, oltrecchè dallo stesso signor Bossi, dall'ing. Stockalper e dall'avv. sig. Rambert.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 28.50, dal lato di Airolo di m. 26.60; in totale m. 55.10, cioè m. 7.85 in media giornaliera.

Restano a perforare per la galleria di direzione m. 1135.40.

Ferrovia Tarvis-Pontafel. — Leggesi nell'*Indipendente* di Trieste:

La Conferenza, indetta pel 16 corr., dei rappresentanti della Rudolfiana e della *Südbahn* al Ministero del commercio, non ebbe luogo, poichè pendono ancora trattative dirette fra le due parti. Non si è ancora conseguito un risultato; ma non è a dubitarsi — dice il *Fremdenblatt* — che una soluzione delle questioni pendenti è prossima, sia in forza d'un accordo fra le due Imprese concorrenti, sia per decisione del Governo.

Questo, soggiunge il detto diario, teme che, passando alla Rudolfiana una parte del transito triestino, restino pregiudicati gl'interessi di Trieste. Si cerca quindi di combinare in modo che la Rudolfiana partecipi, in proporzioni maggiori di quelle originariamente stabilite, al transito italiano, e che alla *Südbahn* sia conservato quello di Trieste. Ad ogni modo, la Pontebba non potrebbe per ora essere aperta, non essendosi ancora definite coll'Italia altre questioni relative.

Ferrovie russe. — Il *Novoie Wremia* ha da Perm, 12, per dispaccio:

La grande Commissione delle ferrovie, istituita per ordine dello Czar, è giunta stamane da Kazan sopra un battello a vapore. Le esplorazioni delle località su tutto il tracciato della linea progettata per la Siberia stanno per incominciare tosto. Dopo di aver intese le dichiarazioni e le opinioni dei negozianti e degli industriali del paese, la Commissione ha visitato minutamente la fonderia dei cannoni ed i lavori del porto di Levschine.

— Si ha da Varsavia che, nella notte dal 12 al 13 corrente, la grande fonderia di guide ferroviarie, recentemente costrutta nel sobborgo di Praga, è diventata preda delle fiamme.

La perdita è di circa un mezzo milione di rubli (2 milioni di lire). La fonderia era però assicurata.

Ferrovie spagnuole. — La *Gaceta* di Madrid, del 17 corrente, ha pubblicato la legge che autorizza la Società anonima delle ferrovie Andalusiane a costruire, senza sovvenzione diretta dello Stato, una linea, che, partendo da quella da Cordova-Belmez tra Belmez e Cabeza de Vaca, metterà capo a Llerena, o nelle vicinanze. Questa linea è dichiarata d'interesse generale.

La durata della concessione è di 99 anni. Il materiale di costruzione e di esercizio, necessario a codesta linea, sarà esente dai diritti di dogana, in virtù dell'art. 12 della legge 23 novembre 1877, e godrà delle immunità e dei privilegi che derivano dall'art. 31 della stessa legge.

I lavori devono esser terminati, e l'esercizio incominciato 18 mesi dopo l'approvazione del progetto per parte del Governo spagnuolo.

Notizie Diverse

Nuovo ponte sulla laguna di Venezia. — La *Gazzetta di Venezia*, del 21 dice che su questo argomento, lungamente discusso tempo addietro, pare vi siano ora delle novità. Non tratterebbesi più di parole, ma bensì di fatti. Sentiamo da buona fonte che una Società assai accreditata si sarebbe decisa di fare una proposta alla Provincia per la costruzione del ponte *trait-d-union* fra Venezia e la terraferma (Campalto), la cui iniziativa spetta, com'è noto, al comm. Antonio Fornoni, senatore del Regno. Sentiamo ancora che la Banca Veneta fornirebbe il capitale necessario.

Tutte queste pratiche sembrano aver dato una poderosa spinta alla cosa.

Direzione generale del Debito pubblico — Presi gli opportuni accordi colla Direzione generale dell'Economato in Roma, la Direzione generale del Debito pubblico comincierà, col 15 del prossimo settembre, il trasporto da Firenze di tutti gli oggetti appartenenti ai diversi Ufficii, i quali dal 1° di ottobre a. c. dovranno funzionare nella Capitale.

Ufficii telegrafici. — Il 20 corr. è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Balvano (provincia di Potenza), ed il 21 in quella di Serino (provincia di Avellino).

Telegrafia sottomarina — Il 22 corr. fu terminato il telegrafo sottomarino, che unisce direttamente la Germania alla Norvegia per mezzo di Sylt. Il cordone fu affondato, come fu già detto, da una Società inglese per conto del Governo tedesco.

Linee telefoniche. — La Compagnia Edison ha ottenuto ora l'autorizzazione di stabilire in Parigi una rete di linee telefoniche. Col mezzo di un piccolo canone pagabile ogni mese, tutti possono parlare e corrispondere da un capo all'altro della città. Si vendeva già a domicilio il gas e l'acqua; d'ora innanzi si venderà anche la parola.

Il telefono Edison sta per diventare popolare in Europa, come lo è di già negli Stati Uniti, ove è impiegato, da più d'un anno, dalla potente *Western Union Telegraph Company*. Delle esperienze ufficiali dimostrarono la sua superiorità sugli altri sistemi. Di già le Compagnie ferroviarie hanno deciso di adottarlo per corrispondenza nelle grandi distanze L'esercizio sta per incominciare quanto prima.

Locomotive stradali. — La Direzione d'artiglieria di Vincennes ha fatto eseguire delle prove colla più potente locomotiva stradale, stata sinora costrutta. Essa pesava 12 tonnellate, ed era attaccata ad una vettura di 10 tonnellate, con un carico di 33 tonnellate. Da Vincennes a Parigi non successero inconvenienti; ma, quando *si* doveva passare dal *boulevard* Mazas sull'argine, le ruote cominciarono a girare al posto sul liscio lastrico. Siccome però si trattava di montare sul ponte di Austerlitz, così si fece uso dei mezzi dei quali disponeva la macchina. Questa fu staccata e condotta 100 metri avanti, dove le quattro ruote furono solidamente arrestate. Fu attaccata allora una fune al carro, la quale, avvolgendosi su un verricello della locomotiva, trasse il carro a sè con poca forza. Coll'aiuto della citata macchina, si vogliono portare sull'altipiano di Châtillon le torri corazzate, formate in parti ognuna delle quali pesa 30 tonnellate.

Il taglio dell'Istmo di Panama. — Alle notizie già date circa il taglio dell'istmo di Panama dobbiamo aggiungere che l'organizzatore della grandiosa impresa, il conte di Lesseps, ha ora diramato ai sottoscrittori una circolare, ove dichiara che, non essendo stata coperta l'emissione delle Azioni, la costituzione della Società è differita sino al ritorno dal suo prossimo viaggio in America. In essa respinge le accuse mosse ultimamente dall'America contro l'impresa; ed avverte inoltre coloro che fecero già il primo versamento, esser loro facoltativo di ritirarlo. Le somme che non venissero reclamate saranno depositate presso la Banca di Francia.

— Un carteggio parigino del *Daily News*, del 19 corr., dice che il conte di Lesseps ha risoluto di recarsi, a proprie spese, agli Stati Uniti per vedere in che consistano le ostilità annunziate del Governo americano. E la Società non si costituirà definitivamente prima del suo ritorno. Dopo quanto fu pubblicato a suo tempo sopra questo argomento, non fa punto meraviglia quest'esito; e la visita del sig. di Lesseps, suggerita già dal corrispondente del *Times*, potrà forse produrre effetti più favorevoli.

— Il risultato immediato dell'agitazione contro il progetto del sig. di Lesseps, secondo il vedere del *Nord*, sarà una nuova inchiesta intrapresa sotto gli auspicii del Governo americano, e diretta a far emergere i vantaggi del tracciato di Nicaragua. Gli Americani pare che generalmente ammettano l'utilità di un Canale interoceanico, a condizione che quest'opera venga posta sotto il controllo esclusivo del Governo di Washington; e sembra che il

Governo del Nicaragua sia abbastanza disposto a riannodare i negoziati, che furono sospesi, or sono alcuni anni, per l'opposizione del *Pacific Mail Company*.

In ogni caso, è notevole questo ritorno dell'opinione verso il progetto per il canale del Nicaragua, che si considera come il progetto americano per eccellenza, facile ad eseguirsi, e che offre garanzie di ogni specie, alle quali si dovrebbe rinunziare, se prevalessero le idee del signor de Lesseps.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, fu scarsa l'attività delle transazioni nella settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 389.25 al 388 a principio; e non fu che negli ultimi giorni che si riebbero alquanto, e salirono a 393 e 395. Lo stesso avvenne per le Obbligazioni relative, le quali, trattate a stento a principio a 282.50, si elevarono poi a 283.50 ed a 285. I Boni invariati a 587.

Le Sarde, della serie A, oscillarono tra il 286.50 al 289; le altre, della serie B, tra il 283 al 285.50. Le nuove, ferme sul 265.25 al 265.75.

Le Pontebbane toccarono il prezzo di 426 a 427; l'Alta Italia quello di 294 a 295; le ferrovie Centrali Toscane segnate a 443. Le Azioni Ferrovie Romane pagate a 121.50.

A Parigi, le Lombarde si tennero in buona vista a 202 e 200, e scesero poi a 198; le Obbligazioni a 263 e 264; le Vittorio Emanuele a 280 e 279. Le Azioni Ferrovie Romane a 108 e 109; le Obbligazioni da 303 a 305, dopo aver fatto 308.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Barletta. — 44ª Estrazione del 20 agosto 1879.

Obbligazioni rimborsabili a L. 100 cadauna

Serie 1155 — dal N. 1 al 50

Obbligazioni premiate:

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
5486	22	50,000	105	36	100	4522	23	100
419	37	1,000	263	3	100	4535	35	100
451	21	500	551	49	100	4828	14	100
5776	48	500	3804	15	100	1843	4	100
1503	18	400	2012	40	100	5622	28	100
4396	5	400	2499	25	100	5711	11	100
105	36	300	2421	27	100	5844	23	100
5186	22	300	3552	41	100	1089	19	100
5935	15	300	4889	22	100	4110	19	100
96	6	100	4127	25	100	5076	14	100

Le altre Obbligazioni estratte sono rimborsabili in L. 50.

Avvisi d'Asta

Il 1° settembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della illuminazione e polizia dei fari e fanali delle provincie Toscane, colla manutenzione delle fabbriche relative, per la presunta annua somma di L. 29,383.05. Manutenzione duratura per anni 8 e mesi 3, cioè dal 1° ottobre 1879 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 7000; cauzione definitiva L. 15,000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori necessarii a completare il porto di rifugio nel luogo detto *Santo Russo*, a Margellina, ed a formarvi una spiaggia artificiale per le barche pescherecce, pel presunto importo di L. 357,856.03, ribassato del 10.25 per cento nel precedente incanto. Deposito interinale L. 3500; cauzione definitiva L. 35,000 in rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la Direzione della R. Fabbrica d'armi in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 aste per casse da fucile (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 75,000. Consegna alla Direzione medesima in due rate, cioè 12,000 entro 20 giorni, e 13,000 in altri 20 giorni successivi. Deposito cauzionale L. 7500 in contanti o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, compreso fra gli abitati di Castelbaronia e Carife, della lunghezza di m. 3424, per la presunta somma di L. 120,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 24,000 sbarre di ferro (mod. 1870) fucinate, per il complessivo importo di L. 72,000. Consegna alla Direzione medesima entro 150 giorni, in 4 rate eguali di 6000 ciascuna: la 1ª dopo 60 giorni, e le altre 3 dopo 30 giorni successivi per ciascuna. Deposito L. 7200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la suddetta Direzione d'artiglieria, si terrà pure un'asta per la fornitura di 30,000 aste da casse da fucile (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 105,000. Consegna alla Direzione medesima entro 200 giorni in 3 rate eguali di 10,000 ciascuna: la 1ª dopo 100 giorni, le altre 2 dopo 50 giorni [illegible] per ciascuna. Deposito lire 11,000 come sopra.

— Nello stesso giorno, [illegible] la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un [illegible] per l'appalto dei lavori di miglioramento nell'Ospedale militare della stessa città, per lo importo di L. 10,000. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito L. 1000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Galbiate (provincia di Como), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria Galbiate-Insirano, per il presunto importo di L. 56,279.12. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito L. 1000.

— Il 5 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fabbrica, arginazione e palificazione per il ponte metallico sul fiume Marapotamo, nella strada Monteleone-Metramo, per il presunto importo di L. 128,320. Deposito L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della fabbrica, arginazione e palificazione per il ponte metallico sul fiume Mesima, nella suddetta strada Monteleone-Metramo, per il presunto importo di L. 239,870. Deposito L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione del ponte-viadotto sul torrente Melito, lungo la strada obbligatoria consortile di Gimigliano, per il presunto importo di L. 60,000. Deposito L. 3000.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Torino a Casale sulla destra del Po, compreso fra Torino ed il confine colla provincia di Alessandria, della lunghezza di m. 39,780, in diminuzione dell'annuo canone di L. 27,362, così ridotto pel ribasso già offerto. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 3800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione degli immobili militari al Campo di S. Maurizio e Poligono di Lombardore, durante il triennio 1880-81-82, per l'annuo canone di L. 8000. Deposito L. 2400 in contanti o rendita D. P.

Appalti definitivamente aggiudicati presso il Ministero dei Lavori Pubblici dal 19 al 24 agosto 1879.

L'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale, compreso fra il ponte sul Siuni ed il torrente Ricciardulli, in provincia di Potenza, è stato deliberato il 18 agosto al signor Gaspare Legnazzi per la somma di L. 211,078.48 col ribasso di lire 17.22 per cento.

— La provvista di una muta di caldaie marine del Tipo Regolamentare, composta di 4 caldaie a tre forni ciascuna, e relativi accessorii, fu definitivamente aggiudicata dalla R. Marina alla ditta Galopin Süe, Jacob e C. di Savona.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

30ª Settimana. — *Dal* 23 *al* 29 *luglio* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	418,795.30	289.62
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	394,104.50	272.55
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 24,690.80	+ 17.07
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	12,075,223.06	8,350.78
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	11,035,828.66	7,631.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,039,394.40	+718.81
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali	[illegible]	138,532.24	119.94
Settimana corrisp. nel	[illegible]	134,379.57	117.16
Differenze nei prodotti settimana 1879 . . .	[illegible]	+ 4,152.67	+ 2.78
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.27	4,614,714.26	3,997.95
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.23	4,065,549.83	3,553.09
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 10.04	+ 549,164.43	+ 444.86

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1879

(Depurati dallo tasse governativo).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	36,736,42	14,637.91	9,394.66
Piccola Velocità	6,421,13	382.16	3,655.55
Totali . . .	43,157.55	15,020.10	13,050,21

Strade Ferrate Romane

21ª Settimana — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	512,590.82	15,900.03
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	501,639.53	15,785.70
Differenza (in più . . .	24	10,951.29	114.33
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 27 maggio 1879.	1,666	10,804,446.06	16,102.86
Periodo corr. 1878	1,657	10,883,082.10	16,308.15
Aumento	9	—	—
Diminuzione	—	78,636.04	205.29

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	8,902.24	»	33,039.27	41,941.51
Bagagli e cani.	»	99.93	»	484.67	584.60
Merci a G.V. ..	»	795.77	»	4,522.18	5,317.95
Merci a P.V. ..	»	6,567.38	»	24,751.33	31,318.71
Introiti diversi.	»	337.75	»	579.44	917.19
Totale L.	»	16,703.07	»	63,376.89	80,079.96

Estratto dal supplemento al Foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 75, del 19 agosto 1879

STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale delle Obbligazioni infradescritte, si porta a pubblica notizia che, a cominciare dal 1° settembre p. v.:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il* 27 *e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° gennaio 1875 al 1° luglio 1879 inclusive, eseguirà pure nei *giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° settembre prossimo delle così dette *Cartelline gialle*, imprestiti 1856, 1858 e 1860.

II. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento dei Cuponi delle suddette Obbligazioni, si effettueranno, coll'intervento di un delegato governativo, incominciando dal dì 26 del corrente mese a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7, *in tutti i giorni feriali*, *purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese, dalle* 9 *e mezzo antimeridiane alle* 3 *pomeridiane.*

III. I mandati di pagamento, che dal ragioniere capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze, piazza San Martino, *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto delegato governativo.*

IV. All'atto del pagamento sarà fatta per ciaschedun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

— del 13,7412 0[0 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ossia . . .	L. 0.87
— dell'1 0[00, più doppio decimo, per tassa di circolazione	» 0.12
In tutto	L. 0.99
e così saranno effettivamente pagate per ogni Cupone, al netto delle suddette tasse .	L. 5.31

V. All'effetto poi che i possessori esteri di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni degli Imprestiti 1° *marzo* 1856 e 1° *marzo* 1858 *della già Società Lucca-Pistoia*, i quali avrebbero diritto di ricevere il pagamento in moneta metallica nelle due Piazze indicate sulle relative Obbligazioni, vale a dire *Francoforte s[M* e *Londra*, possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1. I possessori esteri delle Obbligazioni degli Imprestiti 1856 e 1858 trasmetteranno insieme ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze, un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette due Piazze delle Obbligazioni alle quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per l'esazione, notando di esse Obbligazioni specificatamente l'emissione, la scadenza ed i numeri d'ordine;

2. I Cuponi dei detti due Imprestiti dovranno esser presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni imprestito, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di detti Cuponi verrà rilasciato il consueto mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale di Firenze, e quindi il ragioniere capo pel servizio dei titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo dell'aggio e delle spese d'invio, ecc., che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

Firenze, 19 *agosto* 1879.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO
Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in pezzi grossi e piccoli, guide e ritagli di guide, modelli diversi . . . . Chilogr. **141,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli di guide . » **3,034,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti . . . . » **212,000** »
FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, lamiera di ferro e ZINCO vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000; ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **9 settembre p. v.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 20 agosto 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 3 Settembre 1879 N.° 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA A GENOVA

Mercoledì scorso, come annunciammo, la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie riprendeva a Genova le sue sedute, sotto la presidenza del senatore Brioschi, coll'intervento dei senatori Bembo, Torelli e Verga, e dei deputati La Porta e Genala.

Nella impossibilità di dare un ampio resoconto di tali sedute, dobbiamo limitarci a riassumerne dai giornali locali la parte sostanziale, come abbiam fatto per le sedute di Milano e di Torino, riserbandoci ad entrare in più diffusi particolari, ove fosse realmente bisogno.

Viene chiamato per primo il sig. *Lanfranchi*, ispettore delle ferrovie.

Interrogato dal *Presidente* circa i reclami del Commercio sulla mancanza del materiale ferroviario, il sig. Lanfranchi risponde che la mancanza del materiale dipende sovente dall'arrivo in maggiore o minore quantità dei bastimenti. Dice che il lavoro fu sempre fatto progressivamente. Accenna specialmente al mese di settembre, in cui, atteso il commercio delle uve, sovente accade che il numero dei vagoni resta al di sotto delle domande. Dice che la media dei vagoni disponibili è di 280 a S. Benigno, e 212 a piazza Caricamento.

Il *Presidente* chiede se non si potrebbero fare distinzioni di merci in relazione ai lavori che si vanno facendo.

Lanfranchi crede che si potrebbe fare mediante differenze di tariffa.

Il *Presidente* chiede schiarimenti sulla diversità del movimento fra Genova e Savona.

Lanfranchi risponde che a Savona il movimento si è ora fortemente sviluppato, in modo che ascende a 240 e 250 vagoni al giorno.

Bembo vorrebbe sapere se veramente i reclami del Commercio sul difetto del materiale siano fondati.

Lanfranchi risponde come sopra; osserva che il lavoro andò sempre in aumento, fuorchè nel 1878, e che questo anno si arriverà a 120,000 vagoni. Spiega il modo tenuto nella ripartizione dei vagoni.

Bembo domanda se il negoziante viene egli stesso a chiedere i vagoni, o se vi sono incettatori di vagoni.

Lanfranchi risponde confermando esservi speculatori di tal genere, e spiega in qual modo: cioè che taluni si assumono incarichi a pro' di Case commerciali.

Torelli domanda se la Direzione di Genova conosce giornalmente il movimento della Stazione di Savona, e se non si può, quando a Genova mancano, chiedere colà i vagoni.

Lanfranchi dice che così si fa appunto. Osserva però che colà il lavoro è fatto saltuariamente, per l'arrivo, ora minimo ed ora maggiore, dei bastimenti.

La Porta chiede se le domande dei vagoni si fanno per anticipazione dai negozianti.

Lanfranchi risponde che i vagoni vengono conceduti anche nello stesso giorno.

Verga chiede quanti treni si fanno giornalmente; al che il sig. *Lanfranchi* dà spiegazioni, dicendo che dal lunedì al sabbato si va sempre progredendo da 30 a 50 treni giornalieri —

Chiamato il sig. *Argento*, membro della Camera di commercio, il *Presidente* lo interpella sull'art. 36 del *Questionario*, riguardante le provviste, vendite e appalti del materiale.

Argento biasima il sistema tenuto dall'Amministrazione; dice che gli appalti e le vendite dovrebbero tenersi in modo che tutti potessero adirvi.

Il *Presidente* lo interpella sull'art. 40 riguardante la qualità e quantità del materiale ferroviario.

Argento constata che la insufficienza del materiale promuove generali lagnanze. Si diffonde in considerazioni al riguardo; e circa i carri speciali per il petrolio, spiriti, ecc., osserva che noi manchiamo di vagoni fatti espressamente per le materie infiammabili, come in Germania; il che, oltre ai molti pericoli, procura al Commercio una spesa fortissima.

Biasima il sistema attuale di tariffe, che ricade a danno del Commercio, e ne propone i rimedii; critica pure il sistema cumulativo fra i varii paesi, che porta una diversità di tariffe.

Crede poi pericoloso il lasciare al Governo il privilegio di fissare le tariffe, perchè facilmente esso può essere fuorviato dai diversi interessi che possono esistere fra provincie e provincie. Sarebbe quindi necessario che il

Governo si adattasse al parere di persone competenti e disinteressate.

Il *Presidente* e *Bembo* chiedono spiegazioni sovra alcuni degli appunti fatti dal sig. Argento, il quale s'affretta a rispondere.

Bembo gli domanda se crede più vantaggioso, nell'interesse del Commercio, l'esercizio governativo o quello privato.

Argento risponde essere preferibile il primo, perchè nel pensiero del Governo sta prima di tutto il vantaggio del paese, mentre nelle Società primeggia l'interesse proprio.

La Porta vorrebbe che il sig. Argento dicesse quale indirizzo, secondo lui, dovrebbe dare il Governo all'esercizio per renderlo più utile al Commercio.

Argento risponde averlo già detto: cioè cercare di guadagnare un po' meno, ma rendere l'esercizio più favorevole agli interessi commerciali. —

Il *Presidente* interpella quindi il sig. *Valagussa*, ingegnere-capo sezione di Manutenzione nelle Ferrovie dell'Alta Italia, sulle lagnanze circa i ritardi nella formazione dei treni alla Stazione di Sampierdarena, in causa di difetti nella Stazione.

Valagussa risponde che i treni, che dalle calate di San Benigno sono diretti a Sampierdarena, devono andare fino al piazzale dei Forni, situato all'estremità di quella Stazione, per poi retrocedere sui binarii del servizio-merci, sui quali poi si fa la separazione dei vagoni a seconda della loro destinazione. La manovra inversa deve farsi fra i vagoni che da Sampierdarena devono venire a S. Benigno. Ora, tutti i carri, diretti tanto in un senso che nell'altro, devono passare per un unico binario, che costituisce il solo collegamento della Stazione S. Benigno colla linea di Sampierdarena. In ciò egli crede consista la cagione dei ritardi lamentati, i quali devono ascriversi, non a mancanza di vagoni, ma a mancanza di binarii. Rileva altri difetti, che si riscontrano su quei binarii, per cui il servizio rimane inceppato. Nota che già si fecero studii al riguardo; e cita un progetto già redatto per una generale trasformazione dei binarii tra S. Benigno e il piazzale dei Forni, e la costruzione di una nuova galleria in curva per un binario staccantesi da quelli dei Magazzini generali, in modo da permettere che i treni, composti su questi binarii e destinati per la linea oltre a Busalla, non abbiano a passare per Sampierdarena, ma possano proseguire direttamente per Pontedecimo.

Altra modificazione progettata è quella della costruzione di due binarii principali, che, staccandosi dalla Stazione di Rivarolo e passando a monte di Sampierdarena, vengano ad allacciarsi agli attuali binarii, liberando quella Stazione e permettendo di aumentare il servizio per modo, da renderlo adatto ai bisogni del porto.

Il *Presidente* domanda a che punto trovasi tale progetto.

Valagussa dice che fu già presentato alla Direzione ferroviaria, e crede si trovi ora presso il Ministero dei lavori pubblici.

Il *Presidente* chiede informazioni sul servizio difficile e pericoloso della galleria dei Giovi, e sulle condizioni di questa.

Valagussa dice che le condizioni in cui questa si trova, sono buonissime e tali da non offrire alcun pericolo per l'esercizio. Le filtrazioni d'acqua osservate sono un fatto normale, dipendente dalla natura dei terreni, le cui condizioni geologiche sono pessime.

Dà altre spiegazioni sulla galleria, e conchiude che l'esercizio della medesima è difficile, esige cure, ma non presenta pericoli.

Il *Presidente* gli domanda se si è occupato dei diversi progetti per una succursale ai Giovi, e quale è il suo parere.

Valagussa conosce tali progetti; dice che variano nello attacco, che gli uni vogliono dalla parte orientale, ed altri dalla parte occidentale. Egli preferisce quest'ultima, dove si ha già la Stazione di Sampierdarena, mentre dalla parte orientale occorrerebbe stabilire una Stazione avente almeno 8 chilometri di binarii.

Dice che tutti i progetti hanno pregi e difetti; e fra questi ultimi, i principali sono di presentare lunghe gallerie, e alcuni grandi pendenze. —

Viene quindi chiamato il sig. *Peirano Pietro*, gerente dello Stabilimento Ansaldo di Sampierdarena.

Il *Presidente* lo interroga sull'art. 45 del *Questionario*, riguardante le costruzioni ferroviarie.

Peirano osserva che le officine italiane, che fabbricano materiale ferroviario, sono pochissime (due, la sua e quella di Pietrarsa), e poco conosciute.

Esso non costrusse che 56 locomotive alle antiche Società, e tali locomotive furono trovate di durata. Da molti anni però non se ne possono più costruire per la concorrenza straniera. Pietrarsa ne fa, per l'obbligo contratto col Governo dalle Meridionali. I dazii enormi che si pagano rendono impossibile l'assoggettarsi alla fabbricazione. Gli stranieri, che si trovano in migliori condizioni, ci allontanano dai concorsi. Noi potevamo altra volta fabbricare per la Società dell'Alta Italia dei pezzi staccati, perchè questi si facevano senza dover prestare cauzione, mentre ora questa cauzione ci vuole; il che per noi è un grave danno, implicando cioè un capitale forte, che rimane inerte.

Cita il Ministero della marina, il quale non chiede che una cauzione personale, cioè di firma, e dice che anche per le ferrovie dovrebbe farsi lo stesso.

Il *Presidente* chiede se questa modificazione della cauzione non fu introdotta dall'attuale Amministrazione.

Peirano risponde di sì; ma, parlando sul sistema degli appalti, dice non essere uguale per tutte le Amministrazioni ferroviarie. Per esempio, l'Alta Italia fa il concorso pubblico mediante le schede segrete, mentre le Romane e le Meridionali vanno per concorso privato: questi concorsi però sono irregolari.

Il *Presidente* domanda come crede si possa rimediare per vincere la concorrenza estera.

Peirano. Facendo come si fa per la Marina, per la quale il materiale greggio si può importare in Italia senza pagar dazio.

Il *Presidente* domanda se crede che ora da noi si potrebbero costruire locomotive.

Peirano. Lo si potrebbe con un'esenzione di dazii: altrimenti la concorrenza estera avrà sempre il disopra: all'estero ci sono specialisti, particolarmente in Germania, in Francia e nel Belgio. —

Viene chiamato il prof. *Jacopo Virgilio*.

Discorre lungamente sulle varie questioni. Circa le lagnanze sulla mancanza del materiale ferroviario, osserva che la questione si trova posta fra due avversarii, dei quali l'uno, il Commercio genovese, asserisce che non vengono posti a sua disposizione sufficienti vagoni, mentre l'altro, l'Amministrazione, continuamente sostiene che il numero dei vagoni è sufficiente.

Fra i due avversarii, il prof. Virgilio non potrebbe dar piena ragione a nessuno. Egli crede che l'inconveniente dipenda piuttosto dal cozzo di interessi che esiste, specialmente per quanto riguarda i binarii delle calate. Questi non sono sufficienti, il che produce incaglio; d'altro canto, i padroni delle chiatte non ne vogliono di più, per non essere intaccati nel loro interesse. Altre cagioni si uniscono a queste, e il prof. Virgilio le svolge lungamente, conchiudendo che, a parer suo, un più largo sviluppo di binarii sulle calate potrebbe eliminare qualunque cagione di lagno.

Rispetto al sistema delle tariffe, lo trova complicatissimo, quantunque egli non possa discorrerne praticamente, non essendo negoziante.

Invitato dal Presidente a pronunciarsi sull'esercizio privato o governativo, dice che egli è propenso a quest'ultimo, perchè crede che, nelle condizioni attuali del nostro paese, possa riuscire più vantaggioso alla Nazione. Non è deciso avversario dell'esercizio privato, che può dare eziandio buoni frutti, come lo prova l'Inghilterra, paese eminentemente pratico, la quale nelle Indie preferì in gran parte l'esercizio privato. Conchiude però che per l'Italia è di maggiore utilità l'esercizio governativo.

— Nella seduta del 28 viene chiamato il comm. *Millo*, presidente della Camera di commercio.

Il *Presidente* gli chiede il suo parere sull'esercizio privato o governativo.

Millo. Propende per questo, e ne dà le ragioni; dice che, se l'esercizio è dato alle Società, queste cercano naturalmente di guadagnare di più. Dal che ne consegue che, se esse possono far guadagni od economie, non badano a curare gli interessi del Commercio. Invece, se l'esercizio è in mano del Governo, questo avrà tutto l'interesse perchè gli amministrati siano contenti. Osserva altresì che, avendo il Governo l'esercizio in sue mani, gli riesce più facile accordarsi colle altre nazioni per facilitare il servizio internazionale.

Il *Presidente* lo interpella sulle tariffe in generale, e sul modo con cui sono applicate dall'Alta Italia.

Millo. Vorrebbe che le tariffe fossero applicate con equità, e meglio ancora se vi fosse una sola tariffa a ragione chilometrica ed eguale per tutta l'Italia, salvo naturalmente per generi speciali. —

Viene chiamato il sig. *Gaetano Cabella.*

Circa gli articoli che riguardano il servizio ferroviario, dice essere sua opinione che il materiale ferroviario sia insufficiente in tutta Italia. Cita il caso di Genova, dove le lagnanze sono continue. Entra in particolari sul servizio, confrontandolo con quanto si fa all'estero. Parla delle condizioni della galleria dei Giovi, per cui sempre si è in apprensione, tanto che ora più che mai si sente il bisogno di una succursale.

Sulle misure per garantire i viaggiatori, osserva che in Italia mancano i vagoni per le signore sole; raccomanda questo sistema, che è adottato all'estero.

Riguardo alle tariffe in servizio cumulativo, dice che l'argomento è troppo grave, per poter pronunziarsi. Vorrebbe però che l'Ufficio ferroviario avesse obbligo di applicare le tariffe in modo che riuscissero più vantaggiose al Commercio. Si diffonde in particolari al riguardo.

Vorrebbe l'abrogazione dell'art. 274 della legge sui pubblici lavori, il quale stabilisce una specie di protezionismo *o monopolio* per pochi speditori intraprendenti, dando facoltà di concedere loro speciali ribassi. Dice che la tariffa deve essere una e eguale per tutti, e non si deve far differenza fra chi s'incarica di spedire un numero grandissimo di vagoni e chi non ne può spedire che in minor numero.

Sulle tariffe di transito, dice essere necessario che queste siano molto basse.

Si dichiara favorevole all'esercizio governativo. Ne dice le ragioni, fra cui mette quella dell'impossibilità della concorrenza fra privati, per cui l'esercizio diventa sempre un monopolio; e perciò, nell'interesse di tutti, è meglio che tale esercizio sia in mano del Governo.

Il *Presidente* gli domanda il suo parere sulla questione della mancanza di materiale ferroviario.

Cabella risponde credere che le lagnanze in proposito siano fondate; che può contribuirvi la ristrettezza dello spazio a piazza Caricamento e sulle calate, ma eziandio il ristretto numero di vagoni posto a disposizione del Commercio.

Bembo gli domanda se saprebbe esservi incettatori di vagoni.

Cabella dice che qualche voce era corsa in proposito, ma crede si tratti di erronea interpretazione delle domande, soventi rivolte all'Amministrazione da qualche Casa per un numero importante di vagoni. —

Dopo alcuni appunti del rappresentante della ditta Frova sopra gli aumenti delle tariffe, e del rappresentante della ditta Tardy e Beneck sopra il sistema di contabilità, viene chiamato il sig. *Remorino.*

Egli comincia facendo (a suo modo) la storia della condotta della Società dell'Alta Italia a riguardo di Genova. Tocca della mancanza di vagoni, e dice insussistenti le giustificazioni della Società dell'Alta Italia, la quale allegava la ristrettezza degli scali (!).

Parla quindi dei contratti fatti dalla Società dell'Alta Italia, e tra gli altri di quello fatto per carbone con una Ditta genovese, poi sciolto non si sa come; su che invoca le opportune verificazioni della Commissione d'inchiesta.

Entra a parlare dei favori accordati al sig. Cirio. Mostra che (secondo lui) sono a scapito del Commercio. Non è vero che il Cirio abbia creato un commercio: lo ha tolto agli altri (!). Infatti, nel 1873 si spedivano da Genova all'estero 2,913,057 chilogrammi di merce, ed ora l'esportazione arriva soltanto a 190,460 chilogrammi.

Non si mostra punto soddisfatto dell'Amministrazione attuale, e dice che l'esperimento attuale è una commedia: tutti lo vedono (!!).

Parlando dell'esercizio governativo, dice le ragioni per cui è favorevole a questo; anche perchè non ha nessuna fede nell'Amministrazione delle Società anonime, alle quali manca lo stimolo a ben fare (!!).

Entra a discorrere delle tariffe differenziali, che sono una ingiustizia, come quelle che alterano i vantaggi delle condizioni locali. Alla peggio, le vorrebbe condizionate a questo: che in nessun caso favoriscano i luoghi più lontani a scapito dei più vicini, e che il ribasso non sia tale da cagionare una perdita alle Ferrovie.

Le tariffe attuali sono troppo complicate. Non vi dovrebbero essere più di tre o quattro categorie: meglio tre, e senza altre distinzioni.

Conchiude la sua lunga diatriba (che noi ci asteniamo dal riassumere), lagnandosi delle sopratasse locali, e dei negati rimborsi di carico e scarico, anche quando questi sono fatti dai negozianti. —

Viene poscia chiamato l'ingegnere *Navone.*

Egli è autore di un progetto per una succursale alla galleria dei Giovi (di cui si è già parlato), e dice che, nelle condizioni difficilissime in cui si trova la galleria, è incontestabile l'urgenza di una succursale. Osserva che, per quanto la galleria attualmente non presenti pericolo, pure la natura dei terreni è tale, che rende probabile un nuovo accidente, come avvenne nel 1873, e conviene perciò impedire che questo unico passaggio possa un'altra volta dannegiare gravemente il Commercio.

Vorrebbe che la pendenza del nuovo passaggio, dovendo avere importanza internazionale, non oltrepassasse il 15 per mille, mentre la pendenza della galleria dei Giovi raggiunge il 35 per mille. E si riferisce in proposito al suo progetto.

Il suo parere intorno all'esercizio è, che questo sia governativo per ciò che concerne le grandi linee, che egli vorrebbe tutte a scartamento ordinario ed il servizio fatto con materiale pesante. Per i tronchi e le linee secondarie, preferirebbe il servizio sociale, con materiale leggero; subordinato però alle esigenze militari, per le quali ammetterebbe anche lo scartamento ordinario, uniformandosi in ciò a quanto si pratica per le strade provinciali e comunali. —

È chiamato l'ingegnere *Raffanelli Gaetano*, professore nell'Istituto tecnico.

Parla sulla compilazione dei resoconti delle Ferrovie. Dice che bisogna vi siano segnate anche le portate medie, ed il modo col quale viene usufruito il materiale, e la portata media distribuita per classi.

Osserva che viaggiano molti carri vuoti, principalmente nel servizio di ritorno; ma attualmente non si può conoscere il numero dei carri carichi o vuoti, perchè non si hanno i dati precisi. Nel 1865 si sapeva che passavano i Giovi 515 carri al giorno; ora mancano i dati ufficiali. Qusti dati dovrebbero non solo essere generali e riferirsi a tutte le reti, ma accennati anche per date sezioni, per quelle principalmente a grande pendenza. Questi dati avrebbero il vantaggio di far conoscere perfettamente la circolazione dei carri.

Toccando dell'art. 120 del *Questionario*, accennante al controllo governativo, dice che questo si potrebbe ottenere in modo regolare, quando coi dati statistici si potesse conoscere il quantitativo del peso utile e la percorrenza media; con tali dati si potrebbe eziandio avere il costo medio delle tonnellate per chilometro.

Interpellato dal *Presidente* se egli è autore di un progetto per la galleria dei Giovi, *Raffanelli* afferma che tale progetto fu anche pubblicato.

Parlando dell'esercizio privato o governativo, si dichiara favorevole a questo, perchè, dal punto di vista economico, gli sembra di maggior vantaggio. Dimostra che nel Piemonte si ebbero eguali vantaggi, sia coll'esercizio sociale, che coll'esercizio governativo. Circa l'appunto, che da al-

cuni si fa, dell'influenza che il Governo può ottenere mediante il personale, dice non credere che, nella questione elettorale, possa il personale avere grande influenza.

— Nella seduta del 29, venne chiamato il capitano medico *Gottardi Luigi*, il quale presenta un suo progetto sui convogli-ospedali, scopo dei quali sarebbe di poter trasportare a grandi distanze, con piena comodità, gli ammalati gravi. Osserva come per tali convogli si era già creduto di aver trovato la perfezione, ed ultimamente all'Esposizione di Parigi ne furono presentati diversi, ma vennero scartati per la loro insufficienza.

Si diffonde in interessanti particolari sul suo progetto e sul modo con cui sarebbero fabbricati tali convogli.

Passando all'art. 71 del *Questionario*, riguardante il modo con cui dovrebbe essere regolata la materia dei *tramways* nei suoi rapporti colle ferrovie ordinarie, legge alcune sue proposte al riguardo.

Si diffonde quindi ad esaminare alcune delle questioni proposte nel *Questionario militare*, e specialmente su ciò che riguarda il servizio militare ferroviario in tempo di guerra.

Circa l'esercizio delle ferrovie, dice esser, a parer suo, impossibile finora il giudicare se sia preferibile l'esercizio sociale o governativo, per quanto riflette il servizio militare in tempo di guerra. Rileva però che il servizio sociale fece cattiva prova là dove non era stato stabilito un ordinamento preventivo, mentre fece buonissima prova là dove tale ordinamento era stato fissato. Cita la guerra di Francia nel 1870.

Torelli gli domanda se il suo progetto sui convogli-ospedali non fu ancora messo in prova.

Gottardi risponde di no, quantunque lo abbia già sottoposto all'esame dell'Autorità superiore. —

Viene chiamato il signor ingegnere *Magnani*.

Parla sull'art. 15, che riguarda la Direzione generale e la Direzione dell'esercizio. Dice che il male che si trova nell'organizzazione delle ferrovie, è che questa rimane sempre stazionaria (!), mentre il paese cammina, ed i suoi interessi richiedono maggiore alacrità.

Osserva che nessuno del personale ferroviario ha la missione di studiare l'aumento del traffico; nessuno quindi ha interesse che tale traffico aumenti. Da ciò rileva la differenza fra un'Amministrazione privata e quella delle Ferrovie. Crederebbe utile di creare un Ufficio apposito, composto degli impiegati più intelligenti, onde studiare i nuovi bisogni delle Amministrazioni collimanti cogli interessi del paese. —

Il sig. *Vittorio Custo*, negoziante, si lagna per la frequente scarsità di vagoni pel Commercio; ed in prova delle sue asserzioni, presenta parecchie attestazioni di altri negozianti.

Si dichiara partigiano dell'esercizio governativo, perchè troppi mali cagionò quello affidato alle Società (!!).

L'apertura del Moncenisio deluse tutte le speranze, che avevano fatto sembrar lievi i sacrificii incontrati per quell'opera gigantesca. Ne spiega le cause, e fa rilevare come, malgrado che Genova sia tanto più vicina di Marsiglia ai mercati della Svizzera, il traffico continua ad affluire preferibilmente in quel porto, anzichè a Genova. Parla quindi delle tariffe differenziali, a nostro danno architettate (!) dalle Compagnie francesi; e deplora che il Governo non abbia mai efficacemente cercato di rimediarvi, anche nell'interesse delle Finanze, mediante i trattati o apposite Convenzioni internazionali.

Fa eco a coloro che constatarono le pessime condizioni del materiale circolante ad uso dei viaggiatori. Egli pure invoca compartimenti speciali per le signore, che viaggiano sole.

Il *Presidente* gli osserva che in quella mattina la Commissione si recò in piazza Caricamento, e seppe che il giorno prima si erano caricati soli 129 vagoni, mentre ve ne erano a disposizione 260; vide poi molte chiatte cariche di grano, e seppe che non si scaricavano, perchè attendevansi ordini sulla destinazione.

Custo risponde che egli e gli altri parlarono in tesi generale, e non di casi eccezionali (!!), e in generale, ripete essere notoria la mancanza di vagoni; come pure di spazio sufficiente per le relative operazioni.

Interrogato da *La Porta* circa gli effetti delle tariffe di favore, risponde confermando che tali concessioni degenerano in vero ed ingiusto monopolio. —

Il sig. *Bernardo Chigliotti*, fabbricante di paste, parla sulle tariffe di esportazione, che sono troppo elevate. Si protesta nemico del protezionismo, ma vorrebbe che il Governo favorisse maggiormente, mediante tariffe ragionevoli, l'esportazione delle nostre derrate. —

Il sig. *Lagorio Santo*, rappresentante della Raffineria Ligure-Lombarda, parla sull'art. 47. Osserva che nella galleria dei Giovi s'impiegano molti minuti di più che non sarebbero necessarii, per la cattiva qualità del carbone. Dice che la Raffineria dà le sue commissioni di combustibile alle migliori miniere, ottenendo così le migliori qualità di carbone; e così dovrebbe pur fare l'Amministrazione ferroviaria, per avere ottimo combustibile fra Busalla e Pontedecimo.

Il *Presidente* gli domanda se ebbe occasione di verificare il fatto.

Lagorio. Basta guardare il fumo: il buon carbone non fa fumo. Passando ad altre osservazioni, dice che il Consiglio di amministrazione in Milano dovrebbe comporsi anche dell'elemento commerciale, il quale potrebbe giovar molto al buon andamento dell'Amministrazione medesima.

Parla quindi sulle tariffe, e dice che un ribasso sensibile delle tariffe sarebbe utile, tanto alle Ferrovie, quanto al Commercio.

Dice che le Ferrovie italiane avrebbero grande interesse a facilitare, e più delle Ferrovie francesi.

Accenna al contratto Cirio, che dice aver il suo lato buono; però queste eccezioni dovrebbero farsi a tutti ed essere applicabili a tutti quelli che si trovano in identiche condizioni.

Parlando sull'art. 84, riguardante l'allacciamento delle ferrovie ai magazzini di deposito, dice che questi allacciamenti dovrebbero facilitarsi, perchè sono utili alle Ferrovie e utilissimi al Commercio.

Circa l'esercizio sociale o governativo, dice che, in tesi economica, il Governo dovrebbe sviluppare la costruzione delle linee e lasciarne l'esercizio alle Società. Però, nel caso nostro, è da preferirsi l'esercizio governativo: giacchè è in nostre mani, teniamolo, ed esercitiamolo il meglio possibile. —

Il sig. *Fantoni*, negoziante, presenta una sua memoria in iscritto, che tratta del servizio ferroviario.

Il *Presidente* dice che verrà letta e presa in considerazione dalla Commissione. —

Il sig. *Premi*, viaggiatore di commercio, presenta esso pure una memoria in iscritto, dichiarando aver fatto studii speciali sulla questione ferroviaria.

Il *Presidente* l'accetta, dichiarando che verrà presa in considerazione. —

Il sig. *Accini Nicolò*, negoziante in carboni, dimostra essere la mancanza di comodità nel nostro porto quella che inceppa maggiormente il commercio; e parla poi sulla irregolarità dei contratti, sempre usata dall'Amministrazione nella fornitura dei carboni. —

Chiamato il signor ing. *Tortarolo Pietro*, parla sulle tariffe. Dice che l'Amministrazione ferroviaria ammette che nessuna mercanzia possa essere trasportata ad un prezzo inferiore a quello del costo, e fissa questo prezzo a 5 centesimi per tonnellata e per chilometro. Ora, per alcune mercanzie giacenti, come terre, argille, concimi, sabbie, ecc. ecc., non dovrebb'essere calcolato che il costo di trazione, il quale, sulle linee dell'Alta Italia, non deve oltrepassare 2 cent. per tonnellata e per chilometro.

Discorre sul trasporto del carbone pei gazometri, ed accenna ad alcune differenze di peso fra Genova e Savona.

Parla pure sull'inconveniente delle soste troppo brevi, e su quello dei ritardi negli arrivi. —

Dopo ciò, la seduta fu sciolta, chiudendo così la Commissione i suoi lavori in Genova.

La Commissione medesima si è poi recata sabato a Savona, dove visitava i lavori del porto e la Stazione marittima; e

quindi, sotto la presidenza del comm. Brioschi, teneva pubblica seduta in una sala del Palazzo municipale. Primo ad essere interrogato fu il comm. *Ponzone*, presidente di quella Camera di commercio, il quale disse e provò con cifre come il commercio di Savona vada giornalmente accrescendosi; espresse varii desiderii e lagnanze sull'andamento del servizio, e terminò instando perchè si dia termine ai lavori della nuova darsena.

Il sig. *Santo Noli*, impresario del carico e dello scarico, il sig. *Bordone*, rappresentante di una Società vetraria, ed il sig. *Angelo Repetto*, agente della Casa Charvet, si fecero interpreti dei desiderii delle rispettive industrie e commerci.

Oltre i soliti lagni contro le tariffe ed il servizio, la Commissione udì chiedersi l'impianto di nuovi binarii al porto, lo stabilimento di speciali vagoni pei vetri e ceramiche, e l'ingrandimento della darsena.

Alle ore 4.10 la Commissione partiva per Milano e Venezia, dove stamane deve tenere la sua prima seduta.

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

FERROVIE ECONOMICHE.

Il Ministro dei lavori pubblici ha emanato il seguente decreto:

Vista la legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) concernente la costruzione delle linee di completamento della rete ferroviaria del regno;

Considerando che, per opportuna norma negli studii dei progetti esecutivi a compiersi per le linee anzidette, occorre che siano determinate le ferrovie per le quali, in applicazione dell'articolo 16 della legge succitata, potranno essere adottati *i sistemi più economici di costruzione e di esercizio*, e quelle che potranno essere costruite a *binario ridotto*;

Decreta:

Art. 1. È instituita, sotto la presidenza del Ministro, una Commissione con incarico:

a) di studiare, per ogni singola categoria di ferrovie contemplate nella legge 29 luglio 1876, n. 5002 (serie 2ª), a quali linee potrebbero essere applicati *i sistemi più economici di costruzione e di esercizio*, conservando però l'ordinario *scartamento*, o interasse delle rotaie, adottato per le ferrovie italiane;

b) di studiare quali fra le linee della 2ª, 3ª e 4ª categoria potrebbero essere costruite *a scartamento o binario ridotto*;

c) di proporre, per ognuna delle linee di cui al precedente paragrafo (*a*), le particolarità del sistema più economico di *costruzione e di esercizio*, nonchè le norme di massima per una corrispondente economia del relativo materiale rotabile;

d) di proporre, per le ferrovie di cui al precedente paragrafo (*b*), la misura dello scartamento, ossia la distanza degli interassi, il tipo di profilo trasversale del corpo stradale, nonchè le norme di massima per l'armamento e per la costruzione economica del relativo materiale mobile.

Art. 2. La Commissione sarà costituita come segue:

1. Il Direttore generale delle strade ferrate.
2. Quattro Ispettori del Genio civile.
3. Un membro designato dal Ministro della guerra.
4. Id. id. dal Ministro di agricoltura, industria e commercio.
5. Sette altri membri da designarsi dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 3. La Commissione potrà suddividersi in Sotto-Commissioni, con facoltà di valersi, secondo i casi, per lo studio delle questioni locali:

a) degli Ingegneri direttori governativi per gli studii e le costruzioni di ferrovie a carico dello Stato;

b) degli Ingegneri-capi degli Uffizii del Genio civile.

La Commissione e Sotto-Commissioni predette avranno la facoltà di consultare altre persone di scienza ed esperienza tecnica ed economica, che possano efficacemente cooperare alla migliore soluzione delle questioni.

Art. 4. La Commissione presenterà entro il mese di novembre prossimo venturo le proprie proposte, con circostanziato rapporto, almeno per le linee per le quali dovranno prendersi impegni per l'anno 1880, a termini dell'articolo 32 della legge.

Art. 5. I signori Prefetti, gli Uffizii del Genio civile, gli Uffizii governativi per gli studii e le costruzioni ferroviarie a carico dello Stato, dovranno corrispondere, con ogni sollecitudine, a quanto le sullodate Commissione e Sotto-Commissioni fossero per richiedere per l'adempimento del proprio mandato.

Roma, 25 agosto 1879.

Il Ministro A. BACCARINI

PERSONALE PER LO STUDIO DEI PROGETTI.

Lo stesso Ministro dei lavori pubblici ha emanato pure il seguente decreto, contenente le norme pel trattamento del personale da applicarsi allo studio dei progetti per le nuove linee:

Vista la legge del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Vista la legge 31 luglio 1879, n. 5010 (serie 2.ª) di approvazione dei bilanci di definitiva previsione per l'esercizio 1879;

Ritenuta la necessità di regolare con norme uniformi il trattamento del personale che sarà applicato allo studio dei progetti delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno:

Decreta:

Art. 1. Per la direzione e la esecuzione degli studii dei progetti esecutivi delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno, contemplate nella legge 29 luglio corrente anno, n. 5002 (serie 2.ª), potranno essere applicati funzionarii del regio Corpo del Genio civile e dei Commissariati per le costruzioni e per l'esercizio delle ferrovie, nonchè ingegneri, aiutanti, assistenti e disegnatori straordinarii, secondo la distribuzione che, per le diverse linee, sarà fatta con ulteriori provvedimenti.

Art. 2. La classificazione del personale da applicarsi agli studii di cui al precedente articolo, sarà per grado e classe la seguente:

Ingegneri-capi direttori di prima e seconda classe.
Ingegneri di sezione di prima, seconda e terza classe.
Ingegneri applicati.
Ingegneri aiutanti di prima, seconda e terza classe.
Assistenti e disegnatori.

Art. 3. I funzionarii, che fanno parte del Genio civile o dei Commissariati per le ferrovie, oltre allo stipendio che compete al loro grado nel Corpo a cui appartengono, godranno delle seguenti indennità mensili:

Per le funzioni di ingegnere-capo direttore da L. 120 a L. 180.

Id. di ingegnere di sezione L. 100 a L. 150.

Id. di ingegneri applicati ed ingegneri aiutanti L. 80 a L. 120.

Id. di assistenti e disegnatori L. 45 a L. 75.

Art. 4. Le indennità mensili, di cui all'articolo precedente, potranno essere aumentate da L. 30 a L. 60, secondo che le condizioni di residenza si troveranno aggravate per isolamento, per eccezionale insalubrità di clima, o per altre cause straordinarie, da specificarsi nei decreti ministeriali, coi quali saranno assegnate le indennità.

Art. 5. Per le trasferte consunte in servizio è dovuta ai funzionarii suddetti una indennità di viaggio, nella misura e con le norme di quelle stabilite dalla vigente legge dei lavori pubblici pei corrispondenti gradi nel Genio civile, e così:

Per gli ingegneri-capi direttori L. 0.30 a chilometro.

Per gli ingegneri di sezione e per gli ingegneri applicati L. 0.25 a chilometro.

Le indennità di viaggio per le operazioni di campagna sono regolate in base alla percorrenza effettiva tra il luogo

di residenza o di pernottazione ed il punto più prossimo al luogo delle operazioni eseguite in ciascuna giornata.

Art. 6. I funzionarii provveduti delle indennità mensili, di cui agli articoli 3 e 4, non hanno diritto ad indennità giornaliera, tranne che siano obbligati di pernottare fuori dell'ordinaria residenza.

In questo caso, l'indennità giornaliera a cui hanno diritto è fissata come segue :

Per gli ingegneri-capi direttori, per ogni giornata con pernottazione L. 6.

Per gli ingegneri di sezione e per gli ingegneri applicati L. 5.

Per gli ingegneri aiutanti L. 4.

Per gli assistenti e disegnatori L. 3.

Art. 7. Gli assegni e le indennità di ogni genere da corrispondersi ai funzionarii straordinarii, a quelli, cioè, che saranno assunti in servizio fuori del Corpo del Genio civile e dei Commissariati, non potranno in nessun caso eccedere quelle che competono agli ufficiali del Corpo e Commissariati predetti.

Tali assegni ed indennità saranno stabiliti, tenuto conto della parificazione delle attribuzioni rispettive a quelle disimpegnate dagli ufficiali predetti.

Art. 8. Ai funzionarii assunti straordinariamente in servizio giusta il precedente articolo, saranno rimborsate le spese effettive di viaggio occorrenti, seguendo la via più breve, per recarsi alla loro destinazione, esclusa ogni indennità per cibarie, pernottazioni, diarie od altro.

Per le percorrenze sulle ferrovie e sui piroscafi, il rimborso di tali spese sarà calcolato con le norme stabilite dalla vigente legge sui lavori pubblici.

Art. 9. L'Amministrazione non prende verun impegno circa la durata in servizio degli impiegati straordinarii. Essi possono essere traslocati da uno ad altro Ufficio, anche di linee diverse, e licenziati quando, a giudizio dell'Amministrazione, cessi il bisogno dell'opera loro, o si rendano immeritevoli di essere conservati in servizio; nel primo caso, potrà essere accordata una indennità corrispondente all'assegno da uno a due mesi.

Art. 10. — *Disposizioni transitorie* — Gli impiegati già al servizio delle costruzioni ferroviarie a carico dello Stato, che verranno applicati agli studii delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno, percepiranno l'assegno mensile di cui ora sono provveduti, fino a che per ognuno di essi non sia fatta la parificazione di cui al precedente articolo, la quale dovrà essere attuata per tutti entro il corrente anno.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, 29 agosto 1879.

Il Ministro A. BACCARINI.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Giugno 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il solito prospetto dei prodotti, riferibili al mese di giugno a. c., confrontati con quelli del giugno 1878, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del detto mese salì a L. 13,375,378 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,652,246
Bagagli	»	234,167
Merci a grande velocità	»	1,601,424
Id. a piccola velocità	»	5,829,619
Prodotti diversi	»	57,922
Totale	L.	13,375,378

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	7,606,368	L.	6,792,256
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,336,705	»	1,185,204
» Romane	»	2,318,588	»	2,059,234
» Meridionali	»	1,828,117	»	1,636,407
» Venete	»	78,494	»	64,129
» Sarde	»	112,323	»	86,348
Ferrovia Torino-Lanzo	»	41,460	»	38,816
» Torino-Rivoli	»	14,723	»	13,603
» Settimo-Rivarolo	»	12,991	»	10,704
» Milano-Saronno-Erba	»	17,559	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	8,050	»	»
Totale	L.	13,375,378	L.	11,886,701

Si ebbe dunque nel giugno 1879 un aumento di lire 1,488,677. Tutte le linee furono in aumento.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel giugno 1878 era di soli chil. 8258, nel giugno 1879 era invece di chil. 8366, come nel mese precedente, non essendosi aggiunti nel giugno altri chil. nuovi.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto giugno 1879, confrontati con quelli dello stesso periodo 1878, presentano le cifre seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	43,222,072	L.	40,527,478
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	7,297,897	»	6,681,880
» Romane	»	13,398,978	»	13,228,514
» Meridionali	»	10,507,820	»	9,509,558
» Venete	»	431,695	»	356,655
» Sarde	»	523,013	»	465,097
Ferrovia Torino-Lanzo	»	206,056	»	187,005
» Torino-Rivoli	»	67,003	»	66,878
» Settimo-Rivarolo	»	64,819	»	22,548
» Milano-Saronno-Erba	»	48,269	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	20,683	»	»
Totale	L.	75,788,305	L.	71,045,613

L'aumento nel 1° semestre 1879 fu dunque di L. 4,742,692. Aumentarono tutte le linee. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di giugno 1879, confrontato con quello del giugno 1878, presenta le medie seguenti:

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	2,024	L.	1,815
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	1,429	»	1,267
» Romane	»	1,378	»	1,241
» Meridionali	»	1,260	»	1,128
» Venete	»	572	»	468
» Sarde	»	486	»	433
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,295	»	1,213
» Torino-Rivoli	»	1,296	»	1,133
» Settimo-Rivarolo	»	564	»	465
» Milano-Saronno-Erba	»	836	»	»
» Conegliano-Vittorio	»	731	»	»
Media complessiva	L.	1,613	L.	1,451

Si ebbe dunque nel giugno 1879 un aumento di L. 162. Tutte le linee aumentarono.

Finalmente i prodotti chilometrici del 1° semestre 1879 confrontati con quelli del 1° semestre 1878, presentano le medie seguenti :

		1879		1878
Ferrovie dello Stato	L.	11,504	L.	10,8[illegible]
» di diverse Società esercitate dallo Stato	»	7,805	»	7,1[illegible]
» Romane	»	8,023	»	7,[illegible]
» Meridionali	»	7,246	»	6,5[illegible]
» Venete	»	3,151	»	2,0[illegible]
» Sarde	»	2,264	»	2,3[illegible]

(1) Vedi *Monitore* N. 23 a. c.

Ferrovia Torino-Lanzo	» 6,439	» 5,843
» Torino-Rivoli	» 5,583	» 5,573
» Settimo-Rivarolo	» 2,818	» 3,221
» Milano-Saronno-Erba	» 4,388	» »
» Conegliano-Vittorio	» 4,136	» »
Media complessiva	L. 9,172	L. 8,715

Nel 1° semestre 1879 si è avuto pertanto nella media generale un aumento di L. 457.

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 628; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 659; le Romane di L. 26; le Meridionali di L. 688; le Venete di L. 548; Torino-Lanzo di L. 596, Torino-Rivoli di L. 10.

Diminuirono invece: le Sarde di L. 73, e Settimo-Rivarolo di L. 403. —

Quanto alla navigazione lacuale (lago di Garda), il prodotto del mese di giugno 1879 fu di L. 10,020, cioè con un aumento di L. 83 in confronto del giugno 1878; ed il prodotto dell'intero semestre dal 1° gennaio a tutto giugno 1879 ascese a L. 53,044, cioè con un aumento di L. 223 in confronto del 1° semestre 1878.

Nostre Corrispondenze

Tramway Bergamo-Lodi

Milano, 1° settembre.

Eccomi a darvi conto dell'inaugurazione di un nuovo *tramway*, cioè del tronco Bergamo-Treviglio della linea Bergamo-Lodi. Davvero che si può anche in questo caso ripetere il *fervet opus* dei latini, poichè le inaugurazioni di nuove guidovie si seguono con una rapidità straordidaria, e si dà mano a queste con una febbrile attività.

Alle ore 9 1|2 ant. di ieri, circa 200 invitati, la maggior parte dei quali arrivati con convogli speciali da Milano e da Bergamo, a cui si aggiunse un discreto numero di Trevigliesi e Lodigiani, preso posto in quattro distinti convogli, movevano da Treviglio a Bergamo per inaugurare il suddetto tronco di guidovia.

Dopo un'ora e un quarto, si arrivò a Bergamo; e quivi venne offerto un *déjeûner* nel giardino della Villa Terzi, sotto un padiglione di gusto squisito, e con un servizio superiore ad ogni elogio. Allo champagne, la solita serie dei brindisi venne inaugurata da uno bellissimo e sentito pronunciato dal cav. Pistorius, concessionario della guidovia, il quale, con gentil pensiero, ricordando l'ospitalità che da 14 anni gli offre l'Italia, propose un brindisi al nostro Sovrano. A lui tennero dietro il sindaco ed il prefetto di Bergamo, i sindaci di Treviglio e di Lodi, e per ultimo l'avv. Favini, che propinò alla salute del Pistorius e degli ing. Barisoni e Troyse, che diressero la costruzione della linea.

Terminato il desinare, e fatto un breve giro in città, verso le ore tre, con appositi convogli di ferrovia e di *tramway*, si fece rispettivamente ritorno a Milano ed a Treviglio.

È all'egregio cav. Pistorius che si dovrà la nuova linea da Bergamo a Lodi, la quale in tutta la sua lunghezza misurerà circa 50 chilometri; ed a lui son dovuti ben meritati elogi per l'ardimento dimostrato nell'accingersi, con soli capitali privati, alla non facile impresa.

Il tronco ieri inauguratosi, da Bergamo a Treviglio, è lungo 22 chilometri, armato con robuste rotaie Vignole in acciaio, del peso di 16 chilog. per metro. I lavori di costruzione vennero condotti con un'alacrità davvero sorprendente: essi incominciarono il 14 luglio scorso in quattro punti della linea, e si trovarono completamente finiti il 26 agosto p. p. Appaltatore dei lavori fu l'ing. Paolo Bellani, che venne validamente coadiuvato dagli ingegneri Tommaso Castiglioni, Gregorio Vertova e Carlo Bellani; ed a questi egregi tecnici va tributata una calda parola d'elogio per la sollecitudine e valentìa dimostrate nel condurre a termine in soli 42 giorni un lavoro di tanta importanza, e che presentava, massime per la ristrettezza delle curve e per l'angustia in parecchi punti della strada provinciale su cui la guidovia è collocata, delle difficoltà non lievi.

Le macchine provengono dalle rinomate officine della Ditta Henschel e Sohns di Cassel: sono a caldaie orizzontali, ed, a quanto mi venne assicurato, presentano una stabilità di molto superiore alle altre locomotive-tramway di fabbriche diverse.

I carrozzoni escono dalle officine della Ditta Grondona di Milano, e questo basta per ritenermi dispensato dal fare i meritati elogi della loro eleganza e solidità; noterò solo che ho rimarcato in tali carrozzoni l'introduzione di un nuovo sistema di attacco, il quale, assecondando il movimento del treno specialmente nelle curve, ne rende regolarissimo l'andamento, impossibili le scosse e le oscillazioni.

A dirigere l'esercizio della nuova linea venne destinato l'egregio ing. Barisoni, che sarà in ciò coadiuvato dall'ing. Crippa.

Ed ora non mi resta che far voti perchè alla nuova linea arridano le più prospere sorti, e che presto venga condotto a termine il secondo tronco da Treviglio a Lodi, i cui lavori trovansi già iniziati. M.

Un egregio nostro corrispondente da Bergamo c' invia un'altra lettera sullo stesso argomento, dalla quale, omettendo la parte descrittiva della festa, di cui si parla qui sopra, togliamo di buon grado i seguenti ragguagli tecnici.

Bergamo, 1 settembre.

....Questa nuova linea lunga 20 chil. circa ed attraversante diversi paesi, venne costruita in 40 giorni appena. L'armamento venne fatto con grandissima cura, nonostante che il tracciato fosse irto di difficoltà, sia per le curve numerose e ristrette, specialmente nei paesi, sia per la poca larghezza del piano stradale, che costrinse a posare il binario quasi sul ciglio della cunetta; per cui in parecchi punti, ove scorre acqua perenne, si dovette fare una scarpa di riporto per assicurare la linea.

Le locomotive sono state fornite dalla rinomata Casa Henschel et Sohns di Cassel. Di queste locomotive si parlò già nel giornale dalla S. V. diretto, ed in quell'occasione si erano notati alcuni inconvenienti ch' esse presentavano. Ora ho rilevato con piacere che questi inconvenienti vennero tolti: la cassa di condensazione, posta sul tetto della macchina, venne abolita, per cui la macchina divenne più leggera e si muove più placidamente. Il freno venne pure migliorato; e di più si applicò alla macchina, quale pompa di alimentazione, quella ad acqua riscaldata dal vapore di scappamento, inventata dall'ingegnere Chiazzari.

Le carrozze sono state fabbricate dalla Ditta nazionale, ormai rinomata in Italia, sig. Felice Grondona di Milano. L'eleganza e la leggerezza, non scompagnate dalla solidità, sono le doti principali di queste carrozze, i cui particolari vennero studiati con tutta la cura.

Mi ricordo che negli articoli pubblicati in codesto giornale intorno ai *Tramways*, era detto come le carrozze da *Tramways* difettassero nel modo d'attacco, il quale, mentre non rendeva molto solidarie fra loro e colla macchina le diverse carrozze, presentava pericolo per chi doveva fare l'attacco, non essendovi respintore.

La Ditta Grondona si preoccupò di tal cosa; ed il signor ing. Comi, direttore della Ditta medesima, riescì a proporre un sistema d'attacco del tutto nuovo, e che, a mio credere, è il più pratico che finora siasi escogitato.

Esso consta di un respintore centrale, attaccato ad ogni

testa di carrozza; l'asta è continua per tutta la lunghezza del veicolo, per cui i due respintori fanno come un corpo solo.

Il piatto del respintore consta di una porzione di superficie cilindrica verticale, a raggio molto piccolo.

Nella guida del respintore è attaccata a snodo una forcella, fra le cui braccia passa l'asta del respintore. Le braccia si chiudono superiormente, e costituiscono un gancio.

Nella posizione normale, la forcella resta verticale; lo snodo è nella parte inferiore, ed il gancio nella superiore. Prima d'infilare il gambo del respintore, si mette una molla a spirale d'acciaio, che trovasi quindi tra la forcella ed il piatto del respintore, Fra gancio e gancio si dispone un piccolo tenditore a maglia e vite, come nelle ferrovie ordinarie. Come ben si può comprendere anche senza l'aiuto di disegni, quando il tenditore tira, la molla a spirale si schiaccia, ed il veicolo è trascinato senza che il telaio subisca strappi, perchè ambedue le molle agiscono abbracciando, si può dire, le due testiere del telaio. Se poi un veicolo urta contro l'altro, l'urto è sentito dalla molla a spirale, ma solo ad una testiera della carrozza; e ciò per ognuno dei due veicoli in contatto.

Nelle curve poi, la forma cilindrica data alla testa del respintore permette il contatto continuo, anche nel caso di curve ristrettissime: il che contribuisce ad evitare moti sussultorii per le carrozze.

Oltre questo attacco centrale, ogni vettura è munita di catene di sicurezza. Sarebbe desiderabile che questo nuovo genere d'attacco venisse reso di pubblica ragione e studiato anche per i veicoli delle strade ferrate ordinarie, ai quali, con alcune modificazioni, esso potrebbe applicarsi.

Terminerò questa mia col dire che l'Impresa F. Pistorius lavora alacremente per continuare il *tramway* da Treviglio a Lodi, ove sperasi si potrà andare verso i primi del prossimo novembre, per unirsi poi all'altro *tramway* in costruzione che da Lodi va a Crema. F.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ultimate le proprie sedute a Genova, la Commissione d'inchiesta ferroviaria si è recata a Venezia, ove è giunta ieri (martedì) per riprendere oggi l'inchiesta pubblica.

Sappiamo poi che la detta Commissione intende visitare domani mattina (giovedì) la Stazione marittima di Venezia, e che in tale visita sarà accompagnata dagli ingegneri capi-divisione delle Ferrovie dell'Alta Italia cav. Bermani e cav. Richard.

La scarsità dei raccolti di cereali presso di noi ha fatto sì che il Commercio ha dovuto e dovrà fare maggiori provviste all'estero, le quali, giungendo ai nostri porti, dovranno poi essere inoltrate a destinazione per mezzo delle strade ferrate.

Ora, siccome per siffatti trasporti, tenuto conto della eccezionale quantità delle granaglie che saranno importate, occorrerà un rilevante numero di carri (e vi sono evidenti ragioni d'interesse generale che impongono di far sì che i trasporti stessi non soffrano ritardi od incagli, onde non far più gravi i danni derivanti dalle attuali tristi condizioni annonarie), così il Ministero dei lavori pubblici, in seguito anche a vivissime premure ricevute dai Ministri dell'interno e d'agricoltura e commercio, ha invitato le Amministrazioni ferroviarie italiane ad impartire le più opportune disposizioni, affinchè le spedizioni di cereali non abbiano ad essere ritardate, e siano pòrti, per quanto da esse dipende, tutti quei maggiori aiuti al Commercio, che valgano a rendere meno disagevoli i suoi sforzi, diretti a sopperire alla scarsità dei raccolti dell'anno in corso.

Lunedì 1° corrente, presso la Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ebbe luogo la gara per l'aggiudicazione della fornitura di N. 15 vetture miste di 1ª e 2ª classe.

Daremo nel prossimo numero i risultati di tale gara, alla quale, come è noto, non concorsero che Ditte nazionali.

In seguito ad alcuni reclami contro la pulizia delle vetture e dei locali destinati ai passeggeri in alcune Stazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia, ci consta avere il Consiglio d'amministrazione prese le opportune disposizioni, affinchè sia provveduto in modo da dare pronta soddisfazione ai reclami del pubblico.

Sappiamo che tra le Amministrazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia e della Parigi-Lione-Mediterraneo si stanno prendendo concerti per la esecuzione di un terzo treno di piacere dalla Francia a Venezia.

Tale treno doveva eseguirsi per Roma e Napoli, ma gli eccessivi calori, che potevano far temere delle febbri ai viaggiatori traversanti la Maremma, hanno consigliato di rimandare quella corsa ad epoca migliore.

A complemento della notizia data nel nostro numero del 20 agosto p. p., sappiamo che la Commissione per gli esami di concorso a posti di ingegneri nelle Strade Ferrate dell'Alta Italia venne così costituita:

Comm. ing. Augusto Vitali, ispettore del Genio civile e vice-presidente del Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie, presidente;

Comm. Prospero Carlevaris, professore di chimica generale applicata nel R. Museo industriale di Torino;

Loria ing. Leonardo, professore di costruzioni ferroviarie nel R. Istituto tecnico superiore di Milano;

Cav. ing. Oscar Poli, capo degli Ufficii centrali del Servizio della Manutenzione e lavori delle Ferrovie dell'Alta Italia;

Cav. ing. Cesare Frescot, capo del Servizio del Materiale delle Ferrovie suddette;

Ing. Alberto Castigliano, capo-sezione presso l'Ufficio di Manutenzione delle Ferrovie suddette;

Ing. Alberto Silvola, applicato presso il Servizio della Trazione delle Ferrovie suddette.

La detta Commissione sta occupandosi del programma di esame, che quanto prima verrà portato a conoscenza del pubblico, fissando in pari tempo le condizioni di ammissione ad esso, la data in cui cominceranno a riceversi le istanze (giacchè quelle giacenti negli archivii dell' Amministrazione saranno tenute come nulle), il tempo utile per la presentazione delle istanze stesse, nonchè il giorno e la sede del concorso.

Fu una causa d'interesse generale per gli impiegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, quella promossa dal sig. B., loro collega, il quale, sostenendo contro certi suoi creditori la insequestrabilità del proprio stipendio, ottenne sentenza dal Tribunale civile e correzionale di Milano, che dichiarava (contro il parere emesso dal Consiglio di Stato) doversi quegli impiegati considerare come *governativi.*

Portata però dai creditori in Appello, quella sentenza fu annullata, in data del 17 giugno scorso, dalla Corte di Milano per la incompatibilità del tribunale che la emise, avendo il B., per gli effetti delle pendenze verso i suaccennati creditori, il suo domicilio a Torino.

Ora il B. ha ripreso la causa stessa avanti il Tribunale civile e correzionale di Torino, presso il quale sarà discussa in udienza del 24 corr.

Ci scrivono da Roma che i lavori della ferrovia Palermo-Trapani procedono con molta alacrità, specialmente nella tratta Palermo-Partinico, per la quale la Società costruttrice fa ogni sforzo per aprirla all'esercizio il 1° gennaio dell'anno prossimo.

Il Consiglio generale dei lavori pubblici approvò, con alcune modificazioni, il progetto di massima per una ferrovia da Civita Lavinia a Sparanise per Terracina, Gaeta e Sessa; ed opinò potersi accordare alla Società del *Tramway* da Milano a Giussano di esercitarlo con macchine a vapore, però sotto l'osservanza delle condizioni indicate nel voto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Materiali per le nuove costruzioni — Il *Diritto*, del 29 agosto, scrive:

Una recentissima disposizione del Ministero delle finanze prescrive, che i concessionarii delle strade ferrate, per le quali la legge ha consentito l'esenzione daziaria pei materiali da costruzione e di primo impianto, siano muniti di un libretto, sul quale le Dogane annoteranno di volta in volta i materiali introdotti.

In grazia di questa semplicissima disposizione, i concessionarii non saranno obbligati a domandare l'autorizzazione ministeriale per l'introduzione dei materiali, e il Ministero raggiungerà lo scopo di impedire che i materiali siano introdotti in quantità eccedente quella consentita dalla legge.

Lo stesso Ministero, d'accordo con quello dei lavori pubblici, ha inoltre ordinato che siano escluse dal beneficio della franchigia daziaria le ferrovie Calabro-Sicule, costruite per conto del Governo.

Questa disposizione è essenzialissima per l'industria nazionale. Infatti, negli appalti che si aprivano per la somministrazione dei materiali occorrenti alle suddette linee, gli industriali esteri, approfittando della franchigia ad esse accordata, potevano fare una dannosa concorrenza alle nostre industrie, le quali devono pagare il dazio sulle materie prime che introducono dall'estero per le loro costruzioni.

Siffatti provvedimenti, ispirati dal concetto della semplificazione, non disgiunta dalle cautele necessarie per la Finanza, tornano a lode dell'on. Ministro delle finanze.

Nuove costruzioni — Lo stesso giornale, in data del 31, scrive:

L'on. Baccarini, oltre ai provvedimenti dei quali abbiamo fatto cenno precedentemente, ha diramato agli Ufficii speciali istruzioni per gli studii dei progetti, e sul tracciamento definitivo delle linee ferroviarie da costruire.

In esecuzione parziale della legge 29 luglio p. p., l'on. Ministro ha finora provveduto per gli studii tecnici definitivi delle seguenti linee:

1. Novara-Pino — 2. Parma-Spezia — 3. Codola-Nocera — 4. Eboli-Reggio — 5. Ivrea-Aosta — 6. Belluno-Treviso — 7. Taranto-Brindisi — 8. Messina-Cerda — 9. Siracusa-Licata.

Per le linee Benevento-Campobasso-Termoli e Aquila-Rieti, ha invitato da tempo la Società delle Ferrovie Meridionali a dare adempimento agli obblighi assunti, e ciò per esaurire il disposto dell'art. 9 della suaccennata legge.

Ferrovie della provincia di Roma. — Nella *Libertà*, del 28 agosto, si legge;

Ripetiamo anche una volta, che sarebbe utilissimo che il Consiglio provinciale si affrettasse a riunirsi almeno per discutere intorno alle linee ferroviarie che debbono essere costruite nella provincia.

Il Ministro dei lavori pubblici non può muovere un passo, se prima il Consiglio provinciale non delibera rispetto alla quota del concorso che gli spetta. Sappiamo, infatti, che l'ingegnere Tomassi, avendo chiesto di poter fare gli studii definitivi della linea Attigliano-Viterbo, ha avuto in risposta, che la domanda non poteva essere presa in considerazione, se prima il Consiglio provinciale e le altre rappresentanze locali, interessate nella costruzione della ferrovia, non deliberavano intorno alla parte che spetta loro nella spesa.

Ai Consigli provinciali spetta una parte considerevole nella esecuzione della legge sulle ferrovie; giacchè essi debbono, non solo deliberare per la parte che tocca alla Provincia, ma intendersi altresì con tutti i Comuni interessati ed assegnare a ciascuno la propria quota. Tutto ciò richiederà tempo, giacchè tali deliberazioni non possono improvvisarsi.

Si sarebbe potuto e dovuto far tutto durante il mese di agosto, o almeno nella prima metà di settembre; invece, con la improvvisa risoluzione delle vacanze, si è fatto nulla. Quest'ozio sarà cagione di grandissimo danno, giacchè è evidente che il Ministro dei lavori pubblici non può stare continuamente a disposizione dei Consigli provinciali e comunali. Si può soltanto mitigare il male già fatto, riunendosi il Consiglio almeno alla metà di settembre, ed iniziando subito le necessarie trattative coi Consigli comunali, spingendole in guisa che sieno finite alla metà di ottobre.

Se non si fa questo, si perderà un intiero anno; e la responsabilità sarà tutta del Consiglio provinciale, non d'altri.

Ferrovia Arezzo-Fossato. — Scrivono alla *Nazione* da Arezzo, 25 agosto:

Vi scrissi già di una ferrovia a sezione ridotta, che, partendo da Arezzo e traversando l'alta valle del Tevere, raggiungerebbe la Stazione di Fossato sulla linea Ancona-Foligno; ed aggiunsi allora che di questa linea avea premurosamente parlato l'on. Baccarini nella tornata della Ca-

mera del 28 maggio perduto, chiamandola un *necessarium* della rete ferroviaria, che deve riempire le lacune del vasto romboide fra Porretta e Fossato.

Auspice il vostro attivissimo Sebastiano Fenzi, fu costituito ben presto un Comitato promotore, rappresentante cento azioni da cento lire ciascuna, all'oggetto di domandare l'autorizzazione per gli studii di massima e di dettaglio, e di popolarizzare il progetto della linea novella.

Piovvero le domande per acquistare le azioni del Comitato promotore, e in men di dieci giorni, senza pubblicità, senza *réclame*, senza patrocinio pagato, la sottoscrizione si trovava coperta: motivo per cui non poche domande sllora ed ora sono state reiette.

Incuorati da tanto fervore pubblico e privato; animati ed eccitati dagli on. Collacchioni, Baccarini, Puccioni e Fossombroni, i promotori del progetto hanno pensato che fosse l'ora dei fatti. E nonostante il calore soffocante, il cav. Fenzi convocò un'adunanra a Città di Castello.

L'adunanza ebbe luogo ieri, coll'assistenza di quasi tutti i Sindaci dei Municipii interessati, del senatore Collacchioni, del cav. Mori, dei marchesi Bufalini e Bourbon del Monte, del cav. Dari, del comm. Fabbri, degli ingegneri Lapi e Gigli, e di altri che ora non ricordo: una cinquantina in tutti.

Dopo le comunicazioni del Presidente intorno oila ottenuta autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici di procedere agli studii di dettaglio, e circa agli aiuti dell'on. Maramotti prefetto di Perugia, e di varii enti morali (aiuti in parte promessi, e in parte già deliberati), fu data lettura di alcune lettere, fra cui di queste tre:

La prima dell'on. Puccioni, che dichiara aver conferito coll'on. Baccarini sul tema della linea Fossato-Arezzo e di avere avuto solenne promessa che il Ministro dei lavori pubblici manterrebbe le idee del deputato, svolte e raccomandate alla Camera nella tornata del 28 maggio scorso. La seconda, del Presidente della Congregazione di carità di Gubbio, che si dichiara pronto a cedere gratuitamente il terreno sul quale passerà la ferrovia. E una terza, della *Società inglese per la costruzione d' opere pubbliche in Italia*, che si dichiara disposta ad assumere la costruzione e l'esercizio della nuova ferrovia.

Finalmente l'ingegnere Lapi dètte lettura di un accurato rapporto sngli studii sommarii da esso fatti, sia per un tracciato lungo la Valle del Cerfone, che per un tracciato dalla parte del Chiavaretto. E su questo rapporto ebbe luogo una matura discussione, alla quale prese viva parte il senatore Collacchioni, raccomandando e difendendo gl'interessi di San Sepolcro e di Pieve Santo Stefano.

Al seguito della quale discussione, il Comitato, dopo aver presa in considerazione la proposta dell'on. Collacchioni di costruire un tronco di via ferrata da San Sepolcro a Pieve Santo Stefano, approvò un ordine del giorno, col quale gli ingegneri Lapi e Gigli venivano autorizzati a seguire il tracciato da Arezzo per la valle del Cerfone, ville di Monterchi, Citerna, Anghiari, San Leo, San Sepolcro, San Giustino, Città di Castello, Umbertide e Gubbio fin presso Fossato.

La intelligenza dei detti ingegneri e lo zelo dei loro coadiutori ci affidano che potremo esaminare il tracciato completo entro l'anno corrente.

Ferrovie della provincia di Novara — L'ing. Curioni ha presentato la sua relazione sulle costruzioni ferroviarie della provincia di Novara. Questa relazione contempla le linee: Gozzano-Domodossola, di 2ª categoria; Novara-Varallo, Chivasso-Casale e Vercelli-Mortara-Cava-Broni, di 3ª categoria; Vercelli-Gattinara-Borgosesia, Santhià-Gattinara-Sesto Calende e Biella-Gattinara, di 4ª categoria.

Sono in totale 321 chilometri di nuove ferrovie, che interesserebbero il territorio della provincia, importanti una spesa totale di L. 35,475,000, di cui 30 milioni a carico dello Stato, 3,650,000 lire a carico della Provincia, 1,825,000 a carico dei Comuni.

Le conclusioni a cui è arrivata la Commissione sono le seguenti:

1° Che sia fissata nel terzo del concorso provinciale obbligatorio la quota a carico dei Comuni direttamente interessati nella costruzione della ferrovia Gozzano-Domodossola;

2° Che sia dato l'assenso per la costruzione della ferrovia Novara-Varallo, coll'obbligo del pagamento della quota di concorso in ragione del 20 per cento della spesa di costruzione ed armamento della linea stessa, e col diritto di rivalersi del terzo dell'importo della quota stessa verso i Comuni direttamente interessati;

3° Che per la ferrovia Casale-Chivasso si debbano attendere le deliberazioni, che saranno per prendere le Provincie maggiormente interessate di Torino e di Alessandria;

4° Che analogamente per la ferrovia Vercelli-Mortara-Cava-Manara-Bressana-Broni si debbano attendere le deliberazioni della Provincia di Pavia;

5° Che per la ferrovia Vercelli-Gattinara-Borgosesia sia il caso di astenersi per ora da ogni deliberazione, a motivo delle pratiche in corso per il prolungamento del *tramway* Vercelli-Gattinara;

6° Che per la ferrovia Santhià-Gattinara-Sesto Calende siano da aspettarsi le deliberazioni della Provincia di Torino;

7° Che per la ferrovia Biella-Gattinara sia autorizzata la Deputazione provinciale a promuovere il Consorzio coi Comuni direttamente interessati, sulla base del concorso dei Comuni stessi di un terzo della quota posta a carico di tutti gli enti considerati nell'articolo 10 della legge;

8° Che sia fatta istanza presso il Governo affinchè le ferrovie Novera-Varallo e Biella-Gattinara siano costrutte a binario ordinario e tipo economico, anche con occupazione parziale delle strade provinciali;

9° Che nel bilancio provinciale per l'anno 1880 siano inscritte: la somma di L. 300,000 nella parte passiva, e la somma di L. 200,000 nella parte attiva, sotto il titolo *Nuove costruzioni ferroviarie*, autorizzando la Deputazione a contrarre, ove occorra, un mutuo di L. 200,000.

10° Che sia fatta formale istanza presso il Governo, affinchè al più presto possibile voglia migliorare le condizioni finanziarie dei Comuni, restituendo o concedendo loro maggiori cespiti di entrata, affinchè possano far fronte agli impegni ognor crescenti, che continuamente si va loro imponendo.

Ferrovia sotto-alpina. — In relazione a quanto sopra, scrivono da Biella, 1, alla *Gazzetta Piemontese*:

Il Consiglio provinciale di Novara, presieduto dall'on. Quintino Sella, prese nell'ultima sua seduta una risoluzione importantissima per gli interessi di questa provincia e specialmente del circondario di Biella; egli deliberò la costruzione della ferrovia sotto-alpina per il tratto da Occhieppo Inferiore a Gattinara.

Il percorso da Occhieppo a Gattinara è di 30 chilometri. Il costo, secondo la stima dell'ing. Borella, è di L. 160,000 al chilometro; ma, restringendosi la zona stradale al limite minimo compatibile collo scartamento normale del binario omettendo le siepi e le barriere ove non sono assolutamente indispensabili, riducendo al necessario l'area ed i manufatti delle Stazioni, evitando ogni lusso nelle opere d'arte, facendo insomma una ferrovia economica, tal costo chilometrico scemerà almeno di L. 20,000, e si ridurrà a L. 140,000 al più. Tutto calcolato, la somma che spetterebbe ai Comuni sarebbe di mezzo milione; di un milione quella della Provincia; il resto sarebbe a carico dello Stato.

Gran parte di lode, per questa che io chiamo una vittoria economica per il Biellese, devesi all'opera ed all'influenza personale di Quintino Sella, non che dell'ing. Maggia, relatore del progetto in questione. Il Sella, ben sapendo l'opposizione che sarebbesi levata contro quel progetto di ferrovia da altri circondarii e Comuni della Provincia, i quali non risentiranno vantaggi dall'attuazione di quella ferrovia, chiamò a raccolta i consiglieri più sicuri, rianimò e persuase i dubbiosi, e così riuscì a far accettare la proposta.

Però la vittoria non è stata tanto facile. Credo che la maggioranza non sia stata che di tre o quattro voti......

Rimangono ora due condizioni per la completa attua-

zione del progetto: dapprima che il Consiglio provinciale di Torino imiti l'esempio di quello di Novara per il tratto da Occhieppo Inferiore a Ciriè; in secondo luogo, che i Comuni del Biellese stanziino nei loro bilanci le somme necessarie. Ma per questo, possiamo aver piena fede nel senno illuminato dei consiglieri della provincia di Torino e dei nostri Comuni.

Per giovedì prossimo è indetta un'adunanza del nostro Consiglio comunale, nella quale si renderà conto del voto del Consiglio provinciale di Novara, e si inviteranno i sindaci del circondario a perorare, presso i rispettivi Consigli comunali, l'approvazione delle somme occorrenti per la costruzione della ferrovia in discorso; approvazione, del resto, che è fuori di discorso, imperocchè, essendo assicurato già il concorso di due terzi per parte della Provincia, l'altro terzo diventa una spesa obbligatoria per i Comuni.

Tramway Casale-Vignale — Il *Monferrato* annuncia che il 26 agosto ebbe luogo, nella sala del Palazzo municipale di Casale, l'adunanza dei Sindaci dei Comuni interessati a questo *tramway*, presieduta dall' assessore ingegnere Bertana.

Essendo riconosciuto l'incontestabile vantaggio che la pronta esecuzione, anche parziale, di questo *tramway* deve arrecare ai Comuni i cui territorii ne sono attraversati, veniva adottato all' unanimità degli intervenuti il seguente ordine del giorno:

« L'adunanza dei Sindaci riuniti riconosce utile e conveniente la costruzione di un *tramway* da Casale a Vignale per la Valle del Rotaldo, ed ognuno di essi si dichiara pronto a promuovere, presso il proprio Comune, un concorso pecuniario proporzionato ai vantaggi che ne deriveranno ».

Tramways di Torino. — Lunedì venne collaudato il nuovo *tramway* a vapore da piazza dello Statuto alla Tesoriera, di cui abbiamo più volte parlato, e ne fu tosto autorizzata l'apertura al pubblico esercizio.

È questo il secondo *tramwvy* a vapore che possiede Torino, con quello che da piazza Castello va a Moncalieri.

Ferrovie del Friuli. — Leggesi nel *Giornale di Udine*, del 27 agosto:

La Deputazione provinciale ha tenuto la scorsa domenica una seduta straordinaria per occuparsi dei progetti ferroviarii interessanti la nostra provincia. Si parlò dei varii progetti allo studio, e specialmente di quello concernente il tronco Casarsa-Spilimbergo-Gemona, di cui si riconobbero le gravi difficoltà. Qualche modificazione venne proposta; ma, stante il bisogno di completare gli studii, si elesse una Commissione di tre deputati (i signori Billia, Dorigo e Moro), coll'incarico di approfondire gli studii stessi e di riferire in proposito. Le conclusioni di questa Commissione saranno presentate al Consiglio provinciale al riprendersi delle sue sedute il 9 settembre.

Ferrovia Pontebbana. — Leggiamo nella *Riforma* di ieri:

Col giorno 5 del corrente, si recherà alla Pontebba una Commissione pel collaudo dei grandiosi lavori eseguiti per la ferrovia della Pontebba fino al confine austro-ungarico.

Continuano le forti divergenze tra le Società ferroviarie *Südbahn* e *Rudolfiana*, non che fra il Governo austriaco e l'italiano, per l'apertura della intera linea Pontebbana, con gravissimo detrimento degli interessi nazionali.

Il nostro ambasciatore a Vienna ha diretto una nota al Ministro degli esteri austro-ungarico, per annunciargli l'incarico avuto dal nostro Governo di riattivare le trattative per la conclusione del protocollo finale, relativamente alla Convenzione ferroviaria italo-austriaca. Pare però che il Governo imperiale sia poco disposto a recedere dalle pretese prima avanzate e addivenire ad un equo componimento.

Ferrovie in Sicilia — Da Palermo, 28 agosto, scrivono all'*Opinione*:

I Consigli provinciali di Palermo e Messina si muovono, e mostrano molto zelo nell'affare della ferrovia littoranea Palermo-Messina per Lerda.

Quello di Messina ha già deliberato, sin dal 23 corrente, di fare offerta di concorso maggiore almeno di un decimo della quota che quella Provincia deve contribuire, ai termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879: e ciò nel fine di ottenere la preferenza nella costruzione, ai termini dell'art. 15 della legge suddetta; di procurare l'adesione della cointeressata Provincia di Palermo, per mezzo della sua Deputazione provinciale, per istabilire d'accordo la misura dell'offerta da fare al Governo; di stanziare finalmente nel bilancio del prossimo esercizio 1880 la somma di L. 300,000 per far fronte alla prima rata del contributo obbligatorio, nonchè all'offerta di maggior concorso, di cui sopra ho parlato. S'intende che ha dato ampia facoltà alla sua Deputazione provinciale per provvedere ai fondi necessarii, lasciando salvi e impregiudicati i diritti della Provincia, tanto nel caso che non riuscisse l'accordo con questa Provincia, rispetto alla vicendevole quota di contributo, quanto per la rivalsa della somma dovuta dai Comuni direttamente interessati nella costruzione della ferrovia, a mente dell'art. 7 della precitata legge.

Il Consiglio provinciale di Palermo deve riunirsi questa sera in seconda convocazione per discutere sullo stesso argomento e stabilire qualche cosa di concreto, essendosi in una seduta precedente letta la relazione fatta da una Commissione dello stesso Consiglio. Tutti si augurano che il nostro Consiglio provinciale faccia di tutto per trovarsi d'accordo col Consiglio di Messina nell'accordare al Governo tutte le possibili facilitazioni, affinchè non prenda il secondo posto nelle nuove costruzioni la nostra ferrovia littoranea: molto più che, negli attuali tempi, si ha tanto bisogno di dar lavoro agli operaj, che si trovano ovunque in condizioni infelicissime, e forse in Sicilia più che altrove.

Nella linea ferroviaria Palermo-Trapani si lavora sempre con qualche attività; e, se le promesse che sono state fatte non falliranno, nel giorno 1° del prossimo ottobre sarà aperto al pubblico esercizio il primo tronco Palermo-Carini.

Dove si fa poco o nulla, è nella ferrovia centrale Palermo-Catania per Vallelunga, quella malaugurata linea che fu votata in conseguenza di un grandissimo errore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* del 1° corr. dice che dal Consiglio federale vennero approvate le variazioni introdotte dalla Direzione della ferrovia del Gottardo nel tracciato della linea presso Fiora.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 27.80, dal lato di Airolo di m. 24.60; in totale m. 52.40, cioè m. 7.45 in media giornaliera.

Restano a perforare m. 1,083.

Ferrovia del Monteceneri. — La *Gazz. Uff. del Regno d'Italia* del 27 p. p., ha pubblicato il R. Decreto, che ordina la piena ed intera esecuzione della Convenzione fra l'Italia e la Svizzera, firmata a Berna il 16 giugno scorso, relativa alla costruzione del tronco ferroviario destinato a congiungere, attraverso il Monte Ceneri, la linea Bellinzona-Pino con la linea Lugano-Chiasso, e le cui ratifiche furono scambiate a Roma il 7 luglio a. c.

Il testo di tale Convenzione, sottoscritta dagli on. Allievi e Massa per l'Italia, Welti e Bavier per la Svizzera, fu già da noi pubblicato nel nostro numero del 25 giugno scorso.

Però, come notammo allora, essendo stato, all' ultimo momento, modificato il tenore dell'art. 6, importante per l'Italia, crediamo dover ora riprodurlo integralmente, traducendolo dal testo suddetto:

« *Art.* 6. Per quanto concerne le tariffe applicabili sulla linea del Monteceneri per il servizio diretto tra l'Italia e la Svizzera e per il transito tra la Germania e l'Italia e viceversa, il Consiglio federale reclamerà dalla Compagnia che s'impegni:

a) A rinunziare, dall'apertura della linea, alle sopratasse

per le merci viaggianti a piccola velocità, sopratasse autorizzate dall'art. 8 del trattato internazionale del 15 ottobre 1869;

b) Ad abolire la sopratassa pei viaggiatori, autorizzata dalla detta Convenzione, appena il prodotto lordo della linea del Monteceneri avrà superato, per due anni consecutivi, la cifra di 20,000 fr. all'anno e per chilometro.

« Questa abolizione potrà farsi gradatamente, se ciò fosse necessario, affinchè il prodotto chilometrico annuale non ritorni mai al disotto dei 20,000 fr. »

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta Ticinese*, del 1°, dice che, avendo avuto luogo il collaudo, venne definitivamente accordata dal Consiglio federale l'apertura al pubblico esercizio della ferrovia funicolare del Giessbach.

Venne pure impartita l'approvazione ad un progetto presentato dalla Società della Ferrovia Centrale per l'introduzione di un posto centrale di segnali e scambii nella Stazione-passeggieri di Berna.

Ferrovia del Sempione. — Il *Monit. des Chemins de fer* dice che un Comitato, nel quale figurano i sig. Pascal Duprat, Foucher de Careil e Wilson, membri della Commissione del bilancio in Francia, si è formato, allo scopo di mettersi a capo dell'impresa del traforo del Sempione.

Questo Comitato farà, presso il Ministero dei lavori pubblici, le pratiche necessarie, affinchè i negoziati sieno al più presto intavolati, a tale proposito, col Governo italiano.

Ferrovie francesi. — Il 18 agosto venne aperta all'esercizio l'ultima sezione della ferrovia della riva destra del Rodano, al di là di Valenza, verso il Mediterraneo.

Questa sezione, lunga 104 chil., va da Givors (Stazione della linea di Saint-Etienne) alla Voulte (Stazione della linea di Nîmes). Per quasi tutta la sua lunghezza, questa nuova ferrovia, che presenta pure opere d'arte molto considerevoli, corre quasi parallela al fiume ed alla grande linea da Lione a Marsiglia.

Egli è soprattutto per liberare quest'ultima dai treni di merci che la ingombrano una parte dell'anno, che la nuova ferrovia venne concessa da circa 12 anni.

Sedici Stazioni sono ripartite sulla linea da Givors alla Voulte, la quale non sarà percorsa provvisoriamente che da tre treni di viaggiatori in ogni senso.

Nuovo apparecchio contro le collisioni dei treni. — La recente collisione di Flers, in Francia, ha dato occasione di far nota una importante scoperta, dovuta ai signori Flourens, capo-stazione della ferrovia d'Orléans, e Gros, commesso delle Poste e telegrafi a Rodez: trattasi d'uno speciale apparecchio destinato a prevenire le collisioni dei treni ferroviarii.

Questi signori dividono la strada in sezioni di otto a dieci chilometri di lunghezza, e pongono ad ogni estremità di ciascuna sezione un disco, unito ad un altro da un filo conduttore.

Questi dischi, chiamati dischi di sicurezza, vengono posti in azione col mezzo dell'elettricità. Sono gli stessi treni che, passando in un certo punto della via, emettono una corrente elettrica, che giunge fino ai dischi, e li mette in moto.

I movimenti di questi due dischi sono strettamente solidali ed assolutamente identici. Se un d'essi s'apre, l'altro pure; se uno si chiude, l'altro si chiude egualmente.

Questi due istrumenti giuocano veramente il giuoco delle porte: una d'entrata, l'altra d'uscita dalla sezione, e di due porte che si aprono e si chiudono contemporaneamente.

I treni possono passare queste porte, quando i macchinisti le vedono aperte, vale a dire quando vedono il disco dalla parte del bianco.

La sezione essendo libera, cioè nessun convoglio essendosi posto fra i due dischi, questi sono rivolti dalla parte del bianco, e le due porte sono aperte.

La sezione essendo occupata da un convoglio, i dischi sono rivolti dalla parte del rosso, e le due porte sono chiuse.

Un treno, che trova le porte aperte, entra nella sezione. Le due porte si chiudono dietro a lui.

Un altro treno esce dalla sezione: le due porte di questa sezione s'aprono subito.

Le porte della sezione essendo chiuse, nessun treno può entrarvi, poichè i macchinisti e tutto il personale viaggiante sanno che si deve sempre arrestarsi davanti a questo segnale di fermata; il disco rosso.

Ogni treno entrato in una sezione vi sarà come in casa sua o in tutta sicurezza, come quando si trova, per esempio, in un corridoio a due uscite, chiuse da due porte che devono essere rispettate.

Ferrovia Tarvis-Pontafel. — Il 21 e 22 p. p. si tennero al Ministero del commercio di Vienna le annunciate conferenze per un accordo nella questione delle tariffe tra la Rudolfiana e la Südbahn, con riguardo alla apertura della Pontebba. A queste trattative, le due Ferrovie erano rappresentate da delegati delle rispettive Direzioni, ed ebbe a constatarsi che non meno di 20 sono i punti controversi nella questione, di cui 5 di natura essenziale. Nel corso delle trattative riuscivasi, per altro, ad un accordo su quasi tutti i punti; cosicchè non resta che l'approvazione delle rappresentanze delle due Ferrovie per considerarli definiti.

Giusta le nostre informazioni, dice la *Neue Freie Presse*, l'accordo conseguito culminerebbe in ciò, che la Rudolfiana rinuncia alla pretesa partecipazione nel transito triestino, ed otterrà all'incontro una maggiore interessenza nel transito italiano. Originariamente la Südbahn non intendeva concederle di quest'ultimo che il 25 p. 0[0, mentre ora le accorderebbe il 50 p. 0[0.

— La *Neue Freie Presse* scrive posteriormente, che le trattative non sono peranco giunte ad un accordo fra la Direzione della Rudolfiana e della Meridionale (*Südbahn*). Una gran parte delle differenze relative all'interessenza della Rudolfiana nel transito italiano furono appianate nel corso delle conferenze dei rappresentanti le due Società col Governo. La più importante però delle questioni, quella relativa alla libertà delle tariffe, non fu risolta, e potrebbe impedire che l'accordo riuscisse completo.

Disastro in Ungheria — Sabato scorso, alle 5 pomeridiane, avvenne una grave sciagura sulla ferrovia presso Pest, nelle vicinanze della Dogana di Terebes.

Da Pest si vedevano ivi alzarsi dense nubi di fumo, e tosto si spedirono a quella volta i vigili colle loro pompe, i quali trovarono involto nelle fiamme un intero treno, fermo presso quel ramo di ferrovia, che congiunge la ferrovia dello Stato ungherese colla ferrovia dello Stato austriaca.

Il treno conteneva grandi quantità di petrolio e chincaglierie. Questo treno, composto di 48 vagoni, doveva essere trasportato da una linea all'altra. I primi tre vagoni dopo la locomotiva erano carichi di petrolio in botti, i quattro prossimi portavano chincaglie, l'ottavo era pure carico di petrolio, gli altri 40 di altre merci. Sulla linea di congiunzione, alquanto erta come la ferrovia che da Miramar conduce a Trieste, il macchinista si accorse che il treno procedeva con sempre maggiore celerità, e che le morse per stringere le ruote non agivano più, malgrado gli sforzi fatti.

Egli diede alla macchina il contro-vapore, come quando si vuole far retrocedere il treno, ma tutto riuscì vano; la celerità della corsa aumentava, e verso la fine della linea di congiunzione la locomotiva abbandonò il binario, trascinò seco un piccolo argine, e si piantò profondamente in un prato. I vagoni, che la seguivano, si accavallarono l'uno sopra l'altro, schiacciandosi a vicenda e spezzando le botticelle di petrolio. Una scintilla cadde sul liquido, ed in men che non si dice, otto vagoni stavano in fiamme con tutto il loro contenuto. Quaranta vagoni furono tosto staccati, e ricondotti allo Steinbruck da un treno che veniva da quest'ultimo luogo.

I pompieri tentarono di spegnere l'incendio con acqua e sabbia, ma tutto riuscì inutile. Il treno s'era trasformato in un fiume di fiamme; le scintille volavano alte, ed il calore era insopportabile anche ad una certa distanza. Oltre a tutto ciò, v'era mancanza d'acqua e di sufficienti forze umane.

Alle 10 di sera, il fuoco ardeva ancora, e persino i legacci di rame della locomotiva furono liquefatti. In tutto rimasero preda delle fiamme 600 centinaia metriche di pe-

trolio e 240 centinaia metriche di chincaglierie, con un danno che supera di molto i 100,000 fiorini.

Per fortuna, non si deplorano perdite di vite umane. Il treno non portava che due persone, il suddetto macchinista Foldvary ed il fuochista Dallos. Ad entrambi è riuscito di spiccare felicemente un salto al momento in cui la locomotiva aveva abbandonato le rotaie, ed entrambi riportarono leggerissime contusioni.

Ferrovie rumene — Ai giornali inglesi, del 27 agosto, viene comunicata dalla *Reuter* la notizia telegrafica di Bucarest, essere stato concluso un accomodamento per lo acquisto delle Ferrovie Rumene per parte dello Stato. Il valore ne verrà pagato in titoli all'interesse del 6 0[0.

Ferrovie in Serbia. — Un telegramma da Vienna, 1, ci reca la notizia da Belgrado, avere il Principe approvata la Convenzione ferroviaria conchiusa coll'Austria sulle basi elaborate a Vienna.

Ferrovie turche — Secondo un telegramma da Costantinopoli al *Journal de Genève*, sarebbe stato conchiuso un accomodamento finanziario tra la Porta ed il barone Hirsch. La Porta riceverebbe una somma di 1,200,000 lire turche (circa 28 milioni di franchi), in compenso di certe modificazioni alla Convenzione relativa all'appalto delle ferrovie turche, che appartengono al barone Hirsch. D'altra parte, la Porta rinuncierebbe ai suoi reclami anteriori, e abbandonerebbe il diritto di prelevare 8000 franchi per chilometro sulla rendita delle ferrovie appaltate.

— Da telegrammi della *Reuter* ai giornali inglesi, da Costantinopoli 26 agosto, risulterebbe poi che il Sultano ha rifiutato di approvare la Convenzione conclusa tra la Porta e il barone Hirsch, relativamente alle ferrovie della Rumelia. Sono stati nominati dei commissarii per l'esame delle proteste avanzate dal barone Hirsch.

Ferrovie russe — Scrivono da Pietroburgo, in data del 20 agosto, al *National*:

Si è formata una Commissione a Vladikavkag per studiare il tracciato di una ferrovia da costruirsi tra il forte Evaokimoff ed uno dei punti strategici della linea militare della Georgia, probabilmente Donchet.

Questa linea riunirà il nord del Caucaso col Transcaucaso, vale a dire il forte di Grosny e Tiflis.

Si parla inoltre dell'intenzione che avrebbe il Governo di costruire una nuova linea strategica fra uno dei punti della ferrovia Rostow-Vladikavkag, la città di Ardon e Liakhava, per raggiungere la linea di Poti-Tiflis.

La necessità di costruire queste linee è stata dimostrata, si dice, dall'ultima guerra d'Oriente, e soprattutto dalle difficoltà di reprimere l'insurrezione dei montanari.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Il Municipio sta ultimando la deviazione dell'acquedotto Felice, lungo la via di S. Lorenzo. Queste lavoro è fatto in gran parte a spese della Società delle Ferrovie Romane, la quale, volendo occupare tutta la zona di terreno di sua proprietà per allargare la Stazione delle merci a piccola velocità, ha dovuto mettersi d'accordo col Municipio per l'esecuzione della deviazione.

Il lavoro è stato eseguito assai bene, ed è stato fatto senza badare a spese. Il cunicolo dell'acquedotto riposa sopra una lunga fila di archi, per fondare i quali si sono dovuti costruire dei piloni in muratura, profondi circa 16 o 17 metri sotto il livello della strada.

Il Municipio, da sua parte, spenderà circa venti mila lire per abbellire la facciata dell'acquedotto, lungo la via di S. Lorenzo.

Fino ad ora le cose sono procedute di comune accordo; ma un incidente impreveduto è venuto a disturbare tale accordo.

La Società delle Ferrovie, dovendo costruire all'ingresso della Stazione delle merci a piccola velocità due edifizii coperti, ha presentato al Municipio il progetto di due grandi baracconi, colle solite tettoie sporgenti.

La Commissione edilizia municipale ha respinto il progetto, come poco conveniente. Infatti, non è ammissibile che in una Stazione importante come la nostra, di fronte ad un nuovo quartiere elegante, s'abbiano a costruire baracche, che sarebbero appena tollerate in una Stazione di quarta classe.

Il Municipio intende che l'ingresso alla Stazione suddetta, senza essere monumentale, abbia ad essere in armonia con tutto il quartiere; quanto poi alle baracche per le merci, queste siano adornate con qualche fabbricato coperto, che le nasconda in parte alla vista del pubblico. Le Ferrovie Romane insistono nel loro progetto, il Municipio si rifiuta di dare il permesso per la costruzione, ed in questo modo i lavori si sospendono con grave danno del pubblico decoro.

Lavori sul Tevere — Leggesi nella *Libertà*, del 29 agosto, che, mentre questi lavori sono nel pieno sviluppo, l'ingegnere Vescovali, capo dell'Ufficio idraulico del Municipio romano, ha pubblicato un opuscolo, che ha per titolo: *Ancora della sistemazione del Tevere, e specialmente della conservazione degli antichi ponti.*

L'egregio ingegnere dichiara nettamente, scopo del suo scritto essere quello di esporre alcune condizioni di fatto, che si verificano nell'alveo urbano del Tevere, e di svolgere brevemente alcune considerazioni, che suggeriscono il modo di rendere più facile, più completa e più utile l'importante opera della sua sistemazione, evitando in pari tempo di arrecare la benchè minima ingiuria ai vetusti e storici ponti.

Il ministro Baccarini, al quale il Vescovali fece omaggio di una copia del suo opuscolo, si è affrettato a leggerlo, ed ha diretto all'autore una lettera assai lusinghiera, nella quale, dopo aver fatto adesione ad alcune considerazioni del Vescovali, promette di ristudiare la questione della sistemazione del Tevere, allo scopo di procurare una più sollecita e ragionata soluzione di tale quistione.

Accademia navale a Livorno. — La *Gazzetta Livornese*, del 27 agosto, scrive:

I lavori del Lazzaretto di Sant'Jacopo per la costruzione delle fabbriche per l'Accademia navale vanno innanzi con molta alacrità.

Benchè finora non si possa argomentare esattamente dell'intero edificio, pure esso si presenta già vasto, ben architettato, e tale da soddisfare alle esigenze di quell'importantissimo Istituto.

Stabilimento di Pietrarsa. — Leggesi nel *Piccolo di Napoli*:

Ieri l'altro, nella sede della Banca napoletana, si radunarono in assemblea generale gli azionisti della *Società nazionale d'industrie meccaniche*, più conosciuta sotto il nome di *Pietrarsa*, la quale è in liquidazione.

Fu letto dapprima un rapporto del cav. Passarini, ch'è il Commissario governativo per lo stralcio, rapporto che ha tutti gli elementi di una requisitoria. Si lavorava a perdita, dice il cav. Passarini: si perdevano mille lire su ogni vagone; sicchè, facendosene dugento in un anno, si perdevano dugentomila lire. I lavori che ho fatto fare io — soggiunge — han dato un beneficio, perchè il lavoro agli operaj io lo fo fare, non a giornata, ma a cottimo, donde ho ottenuto maggior lavoro ed economia; e perchè le provviste di materiali non le fo sempre da un fornitore, ma prendo la roba da chi me la dà a più buon mercato, in seguito a gara. — Detto ciò, lo stralciaro passò a dare i conti.

È noto che il primo ministero Depretis fece una Convenzione con la *Società Nazionale d'industrie meccaniche*, mediante la quale comprò gli Opificii per il prezzo che dai periti sarebbe indicato.

Il contratto era subordinato alla condizione *sine qua non* dell'approvazione del Parlamento, non solo a quella Convenzione, ma anche all'altra sulle Ferrovie, però che il Governo comperava lo Stabilimento per rivenderlo alla *So-*

cietà delle Ferrovie Meridionali. In forza della Convenzione stessa, il Governo, rappresentato da un suo Commissario, entrava in posseso degli Opificii, rimandandosi l'esperimento dei diritti, ragioni ed azioni di ciascuna parte contraente a quando il Parlamento respingesse la Convenzione.

Fatto questo contratto, fatta la perizia, entrato il Commissario governativo in possesso degli Opificii, gli azionisti credevano aver risoluto il problema: poter liquidare circa quattro milioni, coi quali soddisfare tutti i creditori, e poter anche prendere qualche piccola cosa in compenso di ciò che avevano perduto. Ma il Ministero Depretis cadde; e il Ministero Cairoli non presentò alla Camera le Convenzioni ferroviarie, delle quali quella di Pietrarsa faceva parte; e invece s'accomodò alla proposta d'una Commissione d'inchiesta, la quale non presenterà la sua relazione prima che finisca quest'anno.

Il Comitato degli azionisti chiederà dunque al Governo che faccia, per la Convenzione di Pietrarsa, come per quella delle Romane: la scinda dalle altre, e la presenti separata all'approvazione del Parlamento; e chiederà pure al Governo che, dal prossimo settembre in poi, sia corrisposto alla Società, a titolo di compenso per l'uso degli edificii e delle macchine, dal Governo stesso che ne è in possesso e se ne serve, non la cifra di 8000 lire mensili, ma una cifra corrispondente al giusto interesse sul capitale degli Opificii stessi, secondo la perizia già fatta.

Ma, per ottenere ciò che chiede, il Comitato non ha che una sola arma: minacciare la chiusura degli Opificii.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 12 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 20 agosto p. p.), è approvata una modificazione allo statuto organico della *Cassa di risparmio di Milano.*

— Con R. Decreto del 3 luglio (*Gazz. Uff.* del 22 agosto), la Società di assicurazioni marittime, sedente in Genova, col titolo di *Compagnia della Fortuna — Quarta rinnovazione*, colla durata di 10 anni decorrendi dalla data del presente decreto e col capitale nominale di L. 400,000, diviso in 40 azioni da L. 10,000 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 6 detto mese (*Gazz. Uff.* del 25 agosto) la Società per operazioni di credito popolare, anonima per azioni nominative, sedente in Montebelluna (prov. di Treviso), col titolo di *Banca mutua popolare di Montebelluna*, e col capitale nominale di L. 20,000, diviso in 1000 azioni da L. 20 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società cooperativa di consumo, anonima per azioni nominative, sedente in S. Arcangelo di Romagna, col titolo di *Società cooperativa di consumo fra gli operaj di S. Arcangelo di Romagna*, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), è approvato il nuovo statuto della *Cassa di risparmio di Forlì.*

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Meldola (prov. di Forlì), col titolo di *Banca popolare di Meldola*, e col capitale nominale di lire 100,000, diviso in 2000 azioni da L. 50 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto del 10 detto mese (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Società delle miniere sulfuree di Romagna*, sedente in Bologna, col capitale nominale di L. 1,376,816, diviso in 1294 azioni da L. 1064 ciascuna.

— Con R. Decreto del 24 detto mese (*Gazz. Uff.* del 29 agosto) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima denominata *Manifattura di Cuorgnè*, sedente a Torino.

Concessioni d'acque e d'aree. — Con R. Decreto del 6 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 26 agosto p. p.) è concessa facoltà agli individui indicati nell'annesso elenco di derivare le acque e di occupare le aree ivi descritte. Una sola concessione d'acqua per *forza motrice* (sotto-pref. di Lecco); 4 concessioni d'acqua per *irrigazione* (2 prov. di Mantova, 1 Vicenza, 1 Rovigo); 3 concessioni d'acqua per *usi industriali* (2 prov. di Pisa, 1 Firenze); ed una concessione di spiaggia lacuale (sottopref. di Lecco).

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 27 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 28 agosto p. p.), è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Foggia quella che dalla Stazione ferroviaria di Ascoli Satriano mette all'altra Stazione di Candela.

Congresso degli ingegneri ed architetti italiani in Napoli. — La Commissione ordinatrice del 3° Congresso, che avrà luogo in Napoli dal 22 settembre al 3 ottobre p. v., reca a pubblica notizia che il termine utile per presentare le domande di ammissione al Congresso e per la consegna degli oggetti da esporsi è prorogato a tutto il dì 8 corrente.

Le Società ferroviarie e di navigazione hanno gentilmente consentito al ribasso del 30 per 0[0 le prime e del 50 per 0[0 le seconde, sia ai componenti il Congresso, sia agli espositori per gli oggetti da esporsi.

Tutti i Musei e le Gallerie pubbliche di Napoli potranno essere visitate gratuitamente dai membri del Congresso. E questi sono invitati a Caserta per l'inaugurazione del monumento all'illustre architetto Vanvitelli, autore della Reggia e della Cascata col Parco.

La Direzione degli Scavi del Regno ha differito al tempo del Congresso la solenne commemorazione del 18° centenario della distruzione di Pompei, perchè possano prendervi parte i componenti del Congresso.

Al Congresso saranno congiunte le tre Esposizioni: di materiali di costruzione, di disegni d'architettura e d'ingegneria, e di istrumenti topografici, geodetici e di precisione.

La Esposizione di disegni sarà arricchita da una mostra speciale di fotografie d'opere eseguite di architettura e d'ingegneria, senza diritto a premio.

La Commissione ordinatrice si augura l'efficace concorso degl'ingegneri ed architetti italiani per la buona riuscita delle dette Esposizioni, specialmente per quella dei materiali da costruzione, che per la prima volta si tenta in Italia.

La sede della Commissione è presso la Scuola degl'ingegneri a Napoli.

Prodotti telegrafici. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato lo specchio dei prodotti telegrafici del primo semestre 1879.

Nel primo semestre 1879, l'entrata utile dell'Erario ascende a	L. 3,879,287.62
La corrispondente entrata del 1878 fu di .	» 3,755,361.72
Di più, nel 1879	L. 123,925,90
Riassumendo poi tutte le entrate in conformità del bilancio pel primo semestre 1879.	L. 4,448,705.38
Le corrispondenti entrate del 1878 furono di.	» 4,357,225.66
Di più nel 1879	L. 131,479.72

Canale fra il Mar Caspio e il Mar Nero. — Il *Vedowosti*, giornale di Pietroburgo, assicura che il consigliere Daniloff è stato invitato dal Governo russo a presentare un rapporto sui mezzi di unire il Mar Caspio al Mar Nero mediante un canale.

Bacino del Mar Nero. — Una Missione francese, composta di un ispettore generale delle foreste, di due ingegneri e d'un personale bastantemente numeroso, venne recentemente incaricata dal Governo turco di studiare il bacino carbonifero del Mar Nero. Dopo due mesi d'assenza, codesta Missione ha inviato un rapporto preliminare, constatante l'esistenza d'un terreno carbonifero al di qua della città di Eraclea, sulla costa asiatica, a 200 chilometri da Costantinopoli; ma non se ne trova traccia alla superficie sino a Keusse-Aghsi, distante 42 chilometri da Eraclea, rimontando il Mar Nero. Tre strati furono trovati su quel punto, ove per la prima volta si estrasse del carbone. Il bacino carbonifero sembra estendersi senza interruzione tra Keusse-Aghsi ed Amasherra per 140 chilometri lungo le coste, e sopra una larghezza variabile da 2 a 7 od 8 chilometri. Gli strati hanno una profondità di 1 a 6 metri.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Provvedimenti contro la fillossera

Si porta a conoscenza del pubblico, che il Ministero di agricoltura e commercio di Francia, con decreto 12 dicembre 1878, allo scopo di impedire la introduzione e propagazione della *fillossera,* ha ordinato che tutti gli oggetti da importarsi in Francia, che abbiano relazione colla vite, o altrimenti possano portare con loro i germi d'infezione, siano soggetti alle misure di precauzione stabilite dalla Convenzione internazionale stipulatasi a Berna il 17 settembre 1878.

Il decreto sopra citato stabilisce che:

« L'introduzione sul territorio della Repubblica Francese dei majuoli, sarmenti, barbatelle *(boutures)* ed altri avanzi della vite, dei pali e tutori già stati adoperati, dei concimi e terricci (*composts et terreaux*) provenienti dai diversi Stati del Continente europeo, sarà sottoposta alle condizioni indicate dalla Convenzione internazionale di Berna 17 settembre 1878. »

Nel pubblicare quanto sopra a norma degli interessati, si avverte che questa Amministrazione non assume alcuna responsabilità relativamente ai trasporti del genere di quelli summenzionati, in quanto ha relazione col modo di condizionare ed effettuare le spedizioni dei suddetti oggetti: le conseguenze tutte che nascer possono dall'inadempimento delle suindicate disposizioni dovranno essere sopportate esclusivamente dai mittenti.

Milano, 28 agosto 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il favore insolito, che godettero alcuni titoli ferroviarii nella scorsa settimana, è da attribuirsi all'opinione invalsa che la Commissione parlamentare per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie del Regno possa pronunciarsi per l'esercizio privato, benchè il lavoro della Commissione sia ancora a farsi in buona parte, e da ciò che è stato fatto non possa aversi indizio certo delle sue conclusioni finali. Malgrado ciò, le Azioni della Società delle Meridionali ebbero per tale credenza, favorevole il mercato, che le negoziò a principio a 399 e 400, e per ultimo a 404 fine settembre. Sempre richiesti i valori per impiego, epperò le Obbligazioni Meridionali ferme a 285; invariati i Boni a 592 — Le Sarde ben sostenute anch'esse a 299.50, quelle della serie A; e 287 le altre, della serie B; le nuove a 266.75 — Le Pontebbane si aggirarono sul 427.50 — L'Alta Italia sul 296 — Le Ferrovie Centrali Toscane sul 446 — Le Azioni Ferrovie Romane da 112.50 salirono a 122.50.

A Parigi, le Lombarde si tennero a 197 e 192; le Obbligazioni relative a 264; le Vittorio Emanuele a 277 e 278; le Azioni Ferrovie Romane a 108; le Obbligazioni relative a 305 e 303.

CONVOCAZIONI

Società anonima della strada ferrata Mortara-Vigevano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corrente in Vigevano, per udire il rapporto del Consiglio di direzione, per la presentazione del rendiconto sociale 1878 colla relazione dei revisori, per la nomina dei revisori del rendiconto 1879, e per la fissazione del 2° dividendo per l'anno corrente.

Avvisi d'Asta

Il 9 corrente, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una caserma per l'acquartieramento estivo di una Compagnia alpina a Bosco Chiesanuova, per il presunto importo di lire 56,500. Consegna entro 120 giorni. Deposito L. 5700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale di Ausonia, che dalla provinciale conduce a quella di Sora fuori Cassino, della lunghezza di chil. 23.304.40, per l'annuo canone di L. 10,600. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale ad una annata del canone deliberato, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto, distinto in 3 lotti, della manutenzione dei gruppi 3°, 4° e 5° delle strade inghiaiate del Comune: il 1° lotto per la presunta annua somma di L. 21,092, il 2° per L. 24,898, ed il 3° per L. 30,400. La manutenzione avrà la durata di 8 anni pel 3° gruppo, e di 6 pei gruppi 4° e 5°. Deposito interinale pel 1° lotto L. 3300, pel 2° L. 4000, e pel 3° L. 5000; cauzione definitiva L. 21,092 pel 1° lotto, L. 24,800 pel 2°, e L. 30,400 pel 3°, in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del colatore Rigosa, dall'origine al ponte della strada provinciale Parma-Cremona, per il presunto importo di L. 85,001.93. Lavori da eseguire entro 160 giorni. Deposito L. 3000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto delle opere di ripristinamento e difesa delle acque del Bormida e del rivo Crocetta nel tratto della strada provinciale di Valle Bormida in territorio di Cortemiglia, nella regione Rocche di Marascio, per il presunto importo di L. 70,000. Deposito L. 7000 in numerario o biglietti di Banca.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 42,000 di ferro in verghe diverse per lire 21,000. Consegna alla Direzione medesima entro 70 giorni, in due rate: la 1ª di 15,000 chilog. entro 30 giorni, la 2ª di 27,000 chilog. nei successivi 40 giorni. Deposito L. 2100 in contanti o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 21,500 di rame in verghe (sagomato), per il complessivo importo di L. 58,050. Consegna alla Direzione medesima entro 60 giorni. Deposito L. 5900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Caprarola (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada, che da Caprarola va al confine di Ronciglione, per il presunto importo di L. 41,358.40. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 26,340 di ferro in verghe per L. 13,170, di chilog. 600 in lamiera mezzano per L. 300, e di chilog. 6000 in verghe sagomato per L. 3000: in totale L. 16,470. Consegna entro 60 giorni in due rate eguali per ciascuna qualità, e ciascuna dopo 30 giorni. Deposito L. 1700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la suddetta Direzione, si terrà pure un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 21,812 di ferro in verghe diverse ed in lamiera, per il complessivo importo di L. 10,000. Consegna alla Direzione medesima entro 60 giorni. Deposito L. 1000 in contanti o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una cavallerizza di 1° ordine nella Caserma di San Benedetto in Cremona, per l'importo di L. 75,000. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito L. 7500 in contanti o rendita D.P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si terrà una asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale del Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco, compreso fra Santa Marta a Cupoli e la provinciale Teramo Penne presso il Convento dei Cappuccini, della lunghezza di m. 9364.39, per la presunta somma di L. 139,236. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

31ª Settimana. — *Dal* 30 *luglio al* 5 *agosto* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	388,282.10	268.52
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	383,081.72	264.93
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 5,200.38	+ 3.59
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	12,463,505.16	8,619.30
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	11,418,910.38	7,896.90
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,044,594.78	+722.40
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	159,259.91	137.89
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	143,469.56	125.08
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	+ 8	+ 15,790.35	+ 12.81
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.29	4,773,974.17	4,135.85
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.32	4,209,019.39	3,678.18
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.97	+ 564,954.78	+ 457.67

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	36,736,42	14,637.94	9,394.66
Piccola Velocità	6,421,13	382.16	3,655.55
Totali . . .	43,157.55	15,020.10	13,050,21

Strade Ferrate Romane

22ª Settimana — *Dal* 28 *maggio al* 3 *giugno* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	514,345.74	15,954.46
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	492,460.42	15,496.85
Differenza (in più . . .	24	21,885.32	457.61
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 3 giugno 1879 .	1,666	11,318,791.80	16,092.98
Periodo corr. 1878	1,657	11,375,542.52	16,271.28
Aumento	10	—	—
Diminuzione	—	56,750.72	178.30

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 maggio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,124.06	»	30,263.77	37,387.83
Bagagli e cani.	»	102.70	»	514.48	617.18
Merci a G.V. ..	»	854.38	»	5,079.90	5,934.28
Merci a P.V. ..	»	7,898.47	»	26,007.29	33,905.76
Introiti diversi.	»	343.93	»	591.03	934.96
Totale L.	»	16,323.54	»	62,456.47	78,780.01

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in pezzi grossi e piccoli, guide e ritagli di guide, modelli diversi . . . . Chilogr. **141,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli di guide . » **3,034,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti . . . . » **212,000** »
FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, lamiera di ferro e ZINCO vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **9 settembre p. v.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 20 agosto 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Digitized by Google

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *al Marzo* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
Ponte sull'*Agragas*	» di Girgenti	18
Id. sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 3 ponti sul *Senorbi, Segario* ed *Arcidano*	» di Cagliari	43
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 2 ponti sull'*Ufente* e sullo *Schiazza*	» di Roma	34
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave, Volturno, Stilaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	39
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamento, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano*	» Picerno-Potenza	87
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi.	» Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli.	Ferr. Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione Lago-Como)	» Alta Italia	35
N. 7 nuove travate e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	594
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	154
N. 263 ponticelli e travature	per diversi	2003
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 801 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **16,862**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	900
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoia del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2880
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422
Pensilina *Stazione di Reggio*	Ferrovie Calabro-Sicule	198

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 25,371

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 21,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 10 Settembre 1879 N° 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA

a Venezia, Padova, Vicenza e Verona

Mercoledì scorso, come annunciammo, la Commissione d'inchiesta tenne la sua prima seduta a Venezia, e nel giorno appresso ne tenne una seconda ed ultima, passando poscia a Padova, Vicenza e Verona.

Noi dobbiamo limitarci a darne, come facemmo finora, il sunto tolto dai giornali locali, in riserva di ritornare, in caso di bisogno, sull'argomento.

L'adunanza era tenuta, nella sala municipale del palazzo Farsetti, dalla Commissione composta del senatore Brioschi, presidente; dai senatori Bembo, Torelli e Verga; dai deputati La Porta, Monzani e Genala, questi segretario della Commissione; e dal comm. Billia, delegato del Ministero.

Invitato, per primo, il comm. *Blumenthal*, presidente della Camera di commercio, egli legge una memoria, in cui è detto che la Camera di commercio di Venezia non ha mancato, quando le venne pòrta occasione, di avanzare le sue rimostranze, relative a quel servizio, a chi di ragione; tuttavia essa, come seppe del mandato assunto dalla illustre Commissione parlamentare, ha delegato un'apposita Commissione per la trattazione dell'argomento, la quale ha già in pronto un elaborato rapporto, in ispecie sui capi IV, VI e X del *Questionario*. —

Il comm. *Blumenthal* si riserva poi di riprendere la parola nel corso della discussione.

Viene invitato poscia il sig. *Barrera*.

Premesse poche parole, egli viene a parlare dell'art. 82 del capo VI (*Tariffe*), che suona così: « Quale influenza hanno avuto le ultime tariffe cumulative con la Francia, la Svizzera e la Germania sui trasporti in concorrenza con Marsiglia e Trieste? ».

Egli legge una lunga serie di confronti delle tariffe delle ferrovie italiane, austriache, germaniche e francesi, provando con cifre che le nostre tariffe sono per qualche percorrenza molto più elevate delle altre. Questi confronti non si limitano solo a Venezia, ma si estendono anche a Genova, e per le linee del Brennero, di Modane ed altre.

Egli parla poscia a proposito della tariffa del maggio 1878 e del supplemento del gennaio 1879, rilevandone la grande onerosità.

Accenna a patti eccezionali che le Ferrovie concedono a delle Compagnie di navigazione per un servizio cumulativo, locchè porta un danno notevole a quelli che non possono usarne. Il pubblico, del resto, a cui non possono essere noti tutti i congegni della macchina amministrativa ferroviaria, non sa rendersi ragione di questa differenza di trattamento, e si trova di fronte a concorrenze inaspettate e dannose. Lamenta quindi la mancanza di una navigazione italiana.

Passa poi a parlare dell'art. 86, capo VI (*Tariffe*), relativo alle tasse di carico e scarico, al diritto di sosta e al diritto fisso. Egli chiederebbe un maggior termine di tempo di esenzione dal magazzinaggio per Venezia, le cui condizioni di viabilità non sono come quelle delle altre città, essendovi da vincere le difficoltà dell'alta e bassa marea.

Ad una domanda del senatore *Bembo*, chiedente se la tariffa di transito colla Südbahn sia in funzione, il *Barrera* risponde di no; e dice che le merci arrivano qui seguendo la loro strada naturale, ma tassate colle norme della tariffa ordinaria.

Dopo avere risposto ad altre domande del senatore *Bembo*, il *Barrera* è interrogato dal senatore *Brioschi*. se sarebbe in grado di rispondere all'art. 90, capo VI (*Tariffe*), che suona: « Quali sono i giusti criterii per determinare e classificare le tariffe? ».

Il sig. *Barrera* si riserva di rispondere in iscritto. —

Viene poi chiamato il sig. *Parisi*, procuratore della Ditta Francesco Parisi, il quale accenna di voler parlare sull'articolo 83, capo VI (*Tariffe*), concepito così: « Quali risultati produssero gli abbassamenti ed innalzamenti delle tariffe fatti in questi ultimi anni? ».

Parisi fa dei confronti che comprovano la diminuzione del nostro commercio di transito in confronto di altre epoche. Lamenta ancora la mancanza di personale per il carico. —

Chiamato il sig. *Florio G. B.*, speditore, commissionato e negoziante, egli si occupa prima di tutto dell'art. 52, capo IV (*Trasporto delle merci e dei viaggiatori*); poscia parla sull'art. 53, capo stesso, che tratta della: « Influenza del

cambiamento di rete sul trasporto delle merci. Le merci sono sempre spedite per la linea che richiede minor tempo e minore spesa ?».

Su questi due articoli egli fa delle osservazioni di grave momento.

Passando all'art. 59, capo stesso, circa le principali linee di transito e del commercio internazionale, egli accenna brevemente a queste linee; e rispetto all'art. 60, stesso capo, circa l'influenza che ha sui commercio di transito italiano, ed in ispecie su quello dei porti di Venezia e di Genova, il modo con cui sono esercitate le linee straniere corrispondenti e concorrenti, egli fa una larga esposizione di dati, di distanze, di prezzi, di termini di resa, ecc. ecc.; dai quali dati risulta qual differenza di trattamento faccia la Südbahn, rilevando come con la differenza delle tariffe sia tolto al nostro commercio il beneficio delle minori percorrenze.

Parlando quindi sull'art. 67, capo stesso, circa i servizii a domicilio, il *Florio* fa una rimostranza contro il servizio che la Ferrovia fa, con iscapito degli speditori, incaricandosi della consegna ai vapori delle merci che arrivano dall'estero con bollo a cauzione, per essere spedite per transito.

Il sen. *Verga* fa osservazioni, alle quali il *Florio* risponde con altre osservazioni.

La Commissione sarebbe d'avviso di far in modo che le parti concorressero alle operazioni insieme cogli organi forroviarii.

Il *Florio* fa pure osservazioni sui sacchi bucherellati, sulla irresponsabilità che esige la Ferrovia pel trasporto di liquidi, il cui peso superi le 10 tonnellate, sugli assegni falcidiati da onerose ritenute, e da differenti listini di cambio, se in effettivo.

Risponde ad altre domande del sen. *Bembo*, indi la seduta è sospesa per alquanti minuti. —

Ripresa la seduta, è chiamato l'ingegnere costruttore Micheli, rappresentante della ditta *Chiostergi Micheli* di Ancona, il quale legge una memoria sulla pulitura delle caldaie, ed accenna ad esperimenti fatti da parte della sua Ditta a Napoli sopra macchine fisse, esperimenti che durarono 16 mesi. Lamenta la trascuratezza colla quale la Ditta stessa venne trattata dalla Società, la quale, malgrado che l'Amministrazione abbia ripetutamente commesso il *discrostante* inventato dalla stessa Ditta, poscia, senza conoscerne il perchè, l' Amministrazione delle ferrovie abbandonava questo ritrovato.

Il Commissario governativo, comm. *Billia*, accenna alla possibile esistenza di alcuni inconvenienti avvenuti nell'uso di quel discrostante, e ne indica anzi qualcuno.

Micheli dichiara che nulla sapeva di questi inconvenienti, ed a quelli accennati rispondeva che dovevano essere avvenuti per cattivo uso fattone. —

Non presentandosi alcun altro degli invitati, il presidente *Brioschi* chiedeva se tra i presenti vi fosse qualcuno che volesse parlare.

Ripresentavasi allora il comm. *Blumenthal*, presidente della Camera di commercio, il quale si intrattenne a lungo sulla Stazione marittima, dove la Commissione ferroviaria doveva recarsi nella mattina seguente.

Egli disse molte cose e assennatissime, accennando alla opportunità di lavori complementari nella Stazione stessa. Fu in seguito a ciò, che il presidente *Brioschi* pregava il Blumenthal di accompagnare alla Stazione marittima la Commissione; ed il Blumenthal aderiva immediatamente.

Venendo poi ad alcuna delle cose dette, e rilevando qualche esagerazione, accennava all'idea che la istituzione di un Tribunale arbitramentale varrebbe a definire tante questioni, con risparmio di tempo e di spese.

Il senatore *Bembo* chiedeva al *Blumenthal* il suo avviso relativamente all'art. 147, capo XI *(Domande generali)*, che suona così: « Esistono ragioni per determinare un mutamento nella politica ferroviaria italiana, abbandonando l'esercizio per mezzo delle Società private, e adottando l'esercizio per mezzo del Governo ? »

Il comm. *Blumenthal,* non dissimulandosi la gravità dell'argomento arduissimo, propenderebbe per l' esercizio governativo, per una serie di considerazioni che egli fece, tanto nei riguardi economici generali, quanto in quelli strettamente finanziarii.

Egli passò in rassegna altri argomenti d' indole varia, soffermandosi su tutti con parola serena e misuratissima, e provocando segni di adesione da parte dei membri della Commissione. —

Sospesa la seduta per alcuni minuti, nella lusinga che nel frattempo qualcuno si presentasse a parlare, venne riaperta per la seconda volta; ma, non essendosi presentato nessuno, il *Presidente* dichiarava sciolta quella prima adunanza.

— All'indomani mattina, i componenti la Commissione, sopra un vaporetto posto a loro disposizione dall'Intendente di finanza, si recarono col Prefetto, col ff. di Sindaco, col presidente della Camera di commercio, e col deputato Minich, a visitare, com'era stato annunciato, insieme cogli ingegneri delle ferrovie dell'Alta Italia, cav. Bermani e cav. Richard, la Stazione marittima, dove fece gli onori di casa il cav. Jauernig, Capo-Stazione.

Essi la ispezionarono particolareggiatamente, e pare che il risultato della loro diligente ispezione sia stata l' espressione dei loro voti e delle loro promesse, perchè al più presto essa venga posta a disposizione del Commercio.

Più tardi poi, cioè alle 12 e mezza, veniva aperta la seconda adunanza pubblica, sotto la presidenza del sen. *Brioschi.*

Chiamato il cav. *Emanuele Jauernig*, Capo-Stazione di Venezia, viene dapprima interrogato sulla quantità del materiale mobile, che trovasi d'ordinario ad avere a propria disposizione; ed egli assicura che rade volte gli occorre di averne difetto, relativamente ai bisogni della città.

Interrogato quindi sull'art. 86 del capo VI (*Tariffe*), cioè: « Quali osservazioni si fanno intorno alle tasse di carico e scarico, al diritto di sosta e al diritto fisso? », egli risponde, coll'aiuto del suo Capo-Scalo, il quale, per l'indole delle sue mansioni, ha tra le dita, per dir così, quanto si riferisce alle tariffe di carico e scarico e di diritto fisso. Il cav. *Jauernig* risponde anche a proposito del diritto di sosta e di altro.

Il senatore *Brioschi* gli chiede il suo avviso sull'art. 89, sempre del capo VI (*Tariffe*), così concepito: « Quali miglioramenti possono apportarsi alle tariffe ed alle condizioni dei viaggi di andata e ritorno, circolari, festivi, dei treni di piacere e simili, senza che ne venga danno alla azienda ferroviaria? »

Il *Jauernig* non crede si possano escogitare novità sulle tariffe e sulle condizioni dei viaggi di andata e ritorno, essendosi oramai introdotto tanto di nuovo, che non saprebbe cosa più si potesse pensare in proposito.

La Commissione, sentendo che il *Jauernig* è tanto vecchio impiegato ferroviario quanto lo sono le ferrovie, lo interroga sui sistemi antichi riguardo delle tasse di magazzinaggio ed altro. Il *Jauernig* asserisce che in antico il termine di sosta gratuita nei magazzini ferroviarii delle merci era di 24 ore ed anche più, e che, a grado a grado, il termine fu ridotto a 12 ore: non già, assicura, per ricavare un prodotto maggiore dalla tassa, ma per aver liberi i magazzini, i quali interessano assai al regolare servizio.

Il *Jauernig* risponde poi agli on. *La Porta* e *Bembo* su varie cose del servizio interno; e quindi viene ringraziato e licenziato. —

Viene poi interrogato il Capo-Scalo della stessa Stazione, sig. *Edoardo Calissoni*, il quale dà molte spiegazioni intorno al diritto di sosta, al termine di resa, ecc. ecc.

Interrogato quali sarebbero le sue idee sulla Stazione marittima, risponde che, qualora fossero fatti dei lavori, particolarmente per il piccolo commercio, egli ritiene che alla Stazione marittima si potrebbe annettere anche la Stazione ferroviaria, quella cioè che ora trovasi a Santa Lucia, la quale naturalmente verrebbe chiusa.

Dietro domanda del senatore *Bembo*, il *Calissoni* dà delle spiegazioni sull'applicazione delle tariffe speciali, facendo notare che, sulle ferrovie francesi, quell'Amministrazione tende sempre a facilitare il mittente od il destinatario, ma procura nel tempo stesso di sgravarsi quanto più può della propria responsabilità.

Il senatore *Torelli* domanda se un negoziante può in precedenza accaparrarsi del materiale da trasporto; al che

il *Calissoni* risponde farsi, in questi casi, quanto più si può, compatibilmente alle esigenze del servizio. —

Chiamato il sig. *Angeli Antonio*, spedizioniere, dice di voler parlare su varii argomenti. Prima di tutto, egli accenna all'art. 52 del capo IV, circa « il modo, il tempo, le condizioni richieste per la consegna e la riconsegna della merce, per la spedizione, per l'accertamento delle avarie, per l'indennità in caso di ritardo, ecc. ».

Il sig. *Angeli* legge molti appunti, nei quali viene deplorato il frequente difetto di materiale.

Parla poscia delle avarie, dei cali di tolleranza, degli smarrimenti e degli indennizzi a questi relativi.

Il senatore *Bembo* domanda spiegazioni, che l'*Angeli* gli dà; e circa le assicurazioni delle merci, le quali una volta venivano assunte dall'*Azienda assicuratrice*, l'*Angeli* dice che, alla scadenza del contratto con quella Compagnia di assicurazione, la Società delle ferrovie non lo ha più rinnovato; ed attualmente la Ferrovia assicura per proprio conto.

Il sig. *Angeli*, diffondendosi poscia sul susseguente art. 53, capo stesso, relativo alla influenza del cambiamento di rete sul trasporto delle merci, accenna ad inconvenienti gravi avvenuti per la differenza di tariffe e di trattamento.

Invitato dal *Presidente* a dire quello che pensa sul N. 55, capo stesso, e poscia sul successivo art. 56, relativi all'influenza della linea Vicenza-Treviso sui trasporti delle merci e dei viaggiatori fra le Stazioni poste al di qua e al di là di Vicenza e di Treviso; sulla influenza che ebbero le altre linee analoghe sui trasporti fra le Stazioni poste al di quà e al di là dei punti estremi delle linee stesse; e finalmente se sia bene ordinato il servizio cumulativo tra le varie Società italiane ferroviarie e di navigazione, nonchè tra esse e le Società ferroviarie straniere; e se convenga ammettere le ferrovie secondarie e quelle a sezione ridotta in servizio cumulativo con le reti principali, il sig. *Angeli* legge una quantità considerevole di dati, dai quali risultano sproporzioni notevolissime di costo, tenuto conto della differenza esistente di percorrenza: sproporzioni che gravitano assai sulla città nostra in particolare, e sull'Italia in generale, favoreggiando Trieste. L'*Angeli* accenna alla grande quantità di tariffe per la Francia e per la Germania, ed alle complicazioni onerosissime che gravitano sul Commercio.

Il sig. *Angeli* parla poi sull'art. 82, capo VI (*Tariffe*), circa l'influenza che hanno avuto le ultime tariffe cumulative con la Germania, la Svizzera e la Francia sui trasporti in concorrenza con Marsiglia e Trieste. Egli fa in breve la storia delle nuove tariffe cumulative, e ne trae argomento di lagnanze verso gli ultimi Ministeri, facendo una serie di confronti sulla base di dati scritti.

Parla quindi della Stazione marittima, ed ascrive alle tariffe gravose la inazione di essa.

Il senatore *Bembo* gli risponde che, se la Stazione marittima è inattiva, lo si deve ascrivere ai lavori di ultimazione che tuttavia mancano ad essa, e non già alle differenze esistenti nelle tariffe, le quali aggravano e danneggiano il commercio in genere, ma nulla hanno a che fare colla Stazione marittima. —

Viene poi chiamato il sig. ing. *Romano*; ed il *Presidente* lo interroga sull'art. 147, capo XI (*Domande generali*), che suona così: « Esistono ragioni per determinare un mutamento nella politica ferroviaria italiana, abbandonando lo esercizio per mezzo delle Società private, e adottando l'esercizio per mezzo del Governo? »

Romano dice che condivide le idee manifestate nella *Perseveranza* dall'ing. *Tatti*; ma che, ad ogni modo, egli sarebbe disposto ad inviare alla Commissione d'inchiesta uno scritto sull'art. 147 e su quegli altri che, a giudizio di lui, avessero riferimento o attinenza con quello. —

Viene poi invitato il sig. *Ceresa Pacifico*, socio della ditta *Zorzetto e Ceresa*, il quale si lagna delle tariffe onerosissime per la spedizione degli zolfi, articolo che forma la base del suo commercio, e ch'è costretto a spedire per via fluviale (ne spedisce da 60 a 70 mila quintali all'anno); e questo è certo un danno per l'Amministrazione ferroviaria.

Il *Ceresa* depone al banco della Presidenza una memoria a ciò relativa.

Parla poscia del bisogno che è vivamente sentito a Venezia, che un maggior numero di treni partano da Venezia per la terraferma; ed accenna anche all'utilità della riduzione della tariffa pel trasporto dei passeggieri fra Venezia e Mestre. —

Chiamato il sig. *Isidoro Bachmann*, negoziante in ferro e carbone, egli spiega anzitutto come la Società ferroviaria abbia appaltato lo scarico ed il carico del carbone per lire 0.95 la tonnellata di carbone, nell'atto che essa incassa dal Commercio L. 1.10.

L'Impresa appaltante, assicura il sig. *Bachmann*, ha poi subappaltato ad altra Impresa, percependo la cedente un beneficio di 35 centesimi la tonnellata!

Il sig. *Bachmann* lamenta i gravi inconvenienti, che suole incontrare alla Ferrovia, in materia di carico e di scarico. La questione sta di trovare un punto di congiungimento alla Stazione marittima; ma il sig. *Bachmann* non la trova attualmente adatta, per il carbone in particolare.

Egli lamenta altre cose, e si sofferma con maggior diffusione sulla pesatura, la quale ingenera una quantità di inconvenienti; ed accenna persino ad un ammanco di nientemeno che *sette* quintali sopra *cento!*

Il sig. *Bachmann* parla poscia sull'art. 30, capo II, relativo all'ordinamento dell'esercizio delle ferrovie (*Amministrazione*), accennando ad alcuni abusi tuttora sussistenti.

Passando a parlare sull'art. 47, capo III, relativo al materiale fisso e mobile ed al combustibile, egli subordina qualche suggerimento, indicando varii bacini carboniferi e particolarmente quello di Chiudinico (Carnia) (*).

Il sig. *Bachmann* chiude pregando perchè Venezia sia trattata bene, essendo vivo il bisogno di togliere tanti e tanti suoi malanni. —

Il *Presidente*, ringraziandolo, gli fa anche comprendere che sarebbe stato lieto di ricevere una sua memoria, se trovasse argomento di dettarla.

La seduta viene quindi sospesa per alquanti minuti. —

Riaperta la seduta, viene chiamato il sig. *Davide Luzzatti*, il quale dà parecchie spiegazioni sulla, secondo lui, errata *voce* della tariffa relativamente alla lana, la quale rappresenta tanta parte del suo commercio; e suggerisce come vorrebbe modificata quella *voce*.

Passa quindi a parlare anch'esso sui diritti di sosta, applicati al suo commercio. Si sofferma sul fatto, che le Ferrovie non riconoscono i giorni festivi per le consegne, e se la parte non si presta a ricevere la propria merce, la gravitano della tassa di magazzinaggio. Il *Luzzatti* afferma che, per evitare tanti inconvenienti, molta merce va spedita per mezzo fluviale. —

Viene quindi chiamato l'ing. comm. *Antonio Contin*, il quale chiede di parlare sull'art. 41, capo III (*Materiale fisso e mobile — Combustibile*), che suona così: « Perchè non si fanno anche dei carri speciali per il trasporto dell'acido solforico, del petrolio e di altre simili merci? ».

Rileva anzitutto una lacuna nella interrogazione del *Questionario*, dove dovrebbe essere fatta un'aggiunta con speciale riguardo per Venezia; asserendo egli che, se per fatalità prendesse fuoco ad una barca di petrolio in ora di riflusso, tutta Venezia andrebbe in fiamme.

Parla quindi a lungo sulla Stazione marittima, facendo la storia degli studii retrospettivi, fatti ancora dalla vecchia Commissione lagunare, studii i quali esigevano un secondo scalo.

Il *Presidente* oppone qualche osservazione, e così anche il senatore *Bembo*, il quale offre anche dei particolari d'ordine tecnico; ma l'ing. *Contin* replica, accennando ad una sua memoria, costituita da varii articoli pubblicati nella *Gazzetta di Venezia* del 1868, articoli previamente approvati dall'illustre Paleocapa; ed a quello scritto egli rimanda la Commissione d'inchiesta, per quanto ha tratto alla Stazione marittima.

Egli si associa poi a quanto ha detto il sig. Ceresa Pacifico, relativamente alla deficienza di treni in partenza da Venezia per la terraferma; e fa altre riflessioni su modificazioni che crederebbe opportune pel servizio ferroviario.

(*) Vedi, a questo proposito, le *Notizie diverse*.

(La Red.)

Dichiara infine che, a suo avviso, le ferrovie stanno meglio nelle mani del Governo. —

Chiamato il cav. *Giacomo Ricco*, dichiara constargli esservi difetto di personale e deficienza di materiale mobile alla nostra Stazione; ed è costretto con dispiacere a contrapporre questa negativa alle deposizioni positive fatte da altri stamane dinnanzi alla Commissione d'inchiesta.

Egli chiederebbe anche una protrazione di orario pel personale di servizio ed un impiegato intermediario tra il Capo-Scalo ed i guardiani.

Lamenta pure gravi inconvenienti avvenuti per ritardi di merci spedite a piccola velocità, le quali, se in colli piccoli, hanno impiegato 9 giorni per Verona, e 5 giorni in *carro completo* per Bologna.

Parla poi sull'art. 58, capo IV, così concepito: « Da quali provincie partono le merci, che in maggior copia si esportano? A quali provincie metton capo quelle merci, che in maggior copia s'importano? ».

Si diffonde con opportune considerazioni geografiche, statistiche ed economiche relative all'Italia nei rapporti dei suoi porti coi mercati della Germania, Svizzera e di oltremare; ed invocherebbe l'aiuto di tariffe più eque, affinchè servano di facilitazione al Commercio per vincere le concorrenze. Le tariffe ragionevoli, dice il cav. *Ricco*, non creano il commercio, ma lo agevolano; se sono cattive, lo rendono impossibile.

Egli passa in rassegna varii altri articoli, sui quali tocca di volo, non volendo ripetere quello che dissero altri prima di lui.

L'on. *La Porta* domanda pure al cav. *Ricco* quale sia il suo avviso circa l'art. 85, il quale riflette le tariffe differenziali; a cui il cav. *Ricco* risponde brevemente, accennando agli effetti sinistri che possono produrre sui paesi, a svantaggio dei quali son fatte.

Il senatore *Verga* chiede al cav. Ricco se ritenesse opportuna, per le spedizioni delle merci, una velocità media tra la piccola e la grande; al che l'interrogato risponde che, a prima vista, gli sembrerebbe un provvedimento opportuno.

Il sen. *Bembo* invita lo stesso *Ricco* ad esprimere francamente e brevemente il suo avviso sulla preferenza da darsi all'esercizio governativo, ovvero all'esercizio sociale, senza tener conto dell'attuale Amministrazione dell'Alta Italia, la quale non è punto un esperimento di esercizio governativo (!), come altri credono, ma lo stesso esercizio di prima, condotto da persone diverse (!!).

L'interrogato risponde non essere apparecchiato a quel quesito, e conoscer tanto l'importanza di quella domanda per non credere di potervi rispondere lì su due piedi. Riservasi quindi di risponderví per iscritto; del che il senatore *Bembo* prende atto; ringraziandolo.

Il senatore *Bembo* gli chiedeva altresì se, a suo avviso, una semplificazione nelle *voci* della tariffa ferroviaria fosse opportuna per il commercio, unendo in una sola voce quanto razionalmente avesse a quella attinenza o relazione.

Il *Ricco* rispose che tutto quanto agevola il commercio si risolve in utilità; e crede sia possibile, mediante uno studio, ottenere l'accennata semplificazione di voci nelle tariffe ferroviarie. —

Chiamato il sig. *Silvio Coen*, ripete il lagno, già tante volte registrato, sulla deficienza del materiale mobile (!!).

Passa quindi a leggere lungamente su varie questioni, e particolarmente sulla condizione nella quale trovasi Venezia d'essere chiusa a chiave: la qual chiave sta nelle mani (dice il sig. Coen) dell'Amministrazione ferroviaria.

Egli accenna poi a gravi difetti nel servizio, per mancanza di cose necessarie, di conforti, ed anche per la poca sicurezza personale. —

Presentatosi il sig. cav. *Giovanni Paulovich*, egli accenna dapprima a piccoli bisogni d'ordine interno. —

Per le grandi questioni indicate nel *Questionario*, il *Paulovich* aveva già rimessi degli studii speciali alla Presidenza. —

Udito, per ultimo, alcune lagnanze degli spedizionieri *Oreffice* e *Borgatto* sopra inconvenienti diversi nel servizio ferroviario, il *Presidente* chiede se vi fosse qualche altro che desiderasse parlare; ma nessuno avendo risposto, il senatore Brioschi dichiara chiusa questa seconda ed *ultima* seduta della Commissione d'inchiesta a Venezia. —

Da Venezia, la Commissione d'inchiesta recavasi a Padova, ove il 5 corr. tenne pubblica seduta nella sala della Camera di commercio, sotto la presidenza del senatore Brioschi.

Lette dal segretario cav. *Alberti* le risposte già approntate dalla detta Camera intorno ai quesiti 27, 40, 41, 49, 50, 52, 53, 56, 58, 59, 61, 67, 68, 70, 84, 88 e 92 compresi nel *Questionario*, il presidente della Camera stessa, cav. *Maluta* e il cons. cav. *Anastasi*, dietro richiesta di taluno dei membri della Commissione, offrivano, intorno alle risposte anzidette ulteriori schiarimenti ed aggiunte.

L'ing. *Gabelli* rispondeva poi ad alcuno dei suaccennati e ad altri più importanti quesiti del *Questionario*.

L'avv. *Dozzi*, per ultimo, richiamava l'attenzione della Commissione sulla necessità di togliere l'inconveniente tanto lamentato, e pel quale la Provincia, il Comune di Padova e la Camera di commercio ebbero ripetute volte a reclamare, ma senza effetto: quello cioè che, a motivo dei continui movimenti dei treni per gli scambii, abbia a rimanere intercettato il passaggio dei veicoli lungo la strada provinciale, alla Stazione.

Non essendovi altri che desiderassero parlare, il *Presidente* dichiarò chiusa la seduta della Commissione d'inchiesta a Padova.

— La Commissione recavasi quindi a Vicenza, ove il 6 tenne seduta pubblica nella sala del Consiglio provinciale, sotto la presidenza del senatore Brioschi.

Il primo a fare la sua deposizione è stato il senatore *Lampertico*, qual presidente del Comitato ferroviario interprovinciale e del Comitato ferroviario provinciale.

La sua deposizione, relativa alle condizioni di diritto e di fatto di quelle strade ferrate, è stata splendida e completa. —

Hanno poi deposto il cav. *Grassi* per la Camera di commercio, l'on. *Antonibon* per la Deputazione provinciale, occupandosi specialmente della questione del riscatto (?), ed il cav. *De Lorenzi* per conto proprio e in relazione agli orarii.

L'avv. Valentino *Berti*, a nome dei negozianti di Bassano e della Valsugana, ha dimostrato calorosamente la necessità e convenienza che il magazzinaggio franco delle merci in arrivo avesse ad essere prolungato almeno di 12 ore, oltre le 24 a cui ora è circoscritto.

Il sig. *Luigi Lago* (pel lanificio Rossi) ha esposto delle osservazioni sui furti ferroviarii, e più lungamente sulle tariffe; indi sulle avarie, perdite, manomissioni, termini di consegna; e sulla opportunità di decentrare l'organismo amministrativo delle ferrovie. —

Dopo le osservazioni dell'on. *Marzotto* e del prof. *Bortolotto*, direttore della Scuola industriale, parlò il ff. di Sindaco, ing. *Biego*, circa la Stazione di Vicenza.

I rappresentanti del Municipio, della provincia e della Camera di commercio di Treviso, presenti alla seduta, si sono riservati di inviare memorie scritte. —

Ultimo parlò l'on. *Breda*, a cui, oltre il *Presidente*, hanno rivolto speciali domande gli on. *La Porta*, *Verga* e *Cadorna*. —

Dopo ciò, la seduta è stata levata; e la Commissione recavasi quindi a Verona, ove tenne domenica una breve seduta, con cui chiuse le sue peregrinazioni nel Veneto.

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

PROGETTI DEFINITIVI PROVINCIALI.

Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto ai Prefetti delle Provincie del Regno la seguente circolare circa la compilazione dei progetti definitivi da parte delle Provincie interessate:

Roma, 1° settembre 1879.

Con circolare del 2 agosto corrente, n. 17 (*), il sottoscritto ha già esposto ai signori Prefetti del Regno quali fossero

(*) Vedi *Monitore*, n. 33, a. c.

gli atti di prima urgenza a compiersi, da parte delle Amministrazioni provinciali e comunali, per mettere il Governo in grado di concretare il programma di esecuzione delle nuove costruzioni ferroviarie, da presentarsi al Parlamento in un col bilancio di prima previsione pel 1880, e di dare così alla legge stessa pronta e vigorosa esecuzione.

In pendenza delle deliberazioni attese dalle Amministrazioni predette, il sottoscritto ha già emanati i necessarii provvedimenti per la immediata esecuzione dei progetti definitivi delle linee di 1ª categoria e di altre della 2ª, che, a termini della legge, hanno titoli di preferenza, od i cui progetti già trovavansi precedentemente iniziati.

Ma le premure del Governo non si limiteranno per certo alle disposizioni preaccennate, standogli sommamente a cuore di nulla pretermettere, in quanto gli spetta, perchè sia provveduto alla pronta attuazione della legge, anche in vista di procacciare lavoro alla classe operaia.

Ora poi al sottoscritto preme di rispondere collettivamente ad identico quesito che gli venne mosso da parecchie Rappresentanze provinciali del Regno: come, cioè, debbano le Amministrazioni provinciali stesse regolarsi per la compilazione o pel completamento dei progetti che il Governo non facesse subito intraprendere, e quale potrebbe essere il trattamento che sarebbe fatto a quelle Provincie, le quali si incaricassero di eseguire gli studii definitivi, sulla base, ben s'intende, delle indicazioni contenute nella legge e nelle annesse tabelle.

A questo riguardo, e salve sempre le deliberazioni che la legge riserva al Parlamento, in ordine agli impegni da prendersi ed alle somme da stanziarsi in occasione della discussione della legge annuale del bilancio, il sottoscritto non potrebbe non accogliere con favore i progetti, che venissero elaborati, a cura e spese delle Provincie, per altre linee oltre a quelle della 1ª e della 2ª categoria, per le quali ha già direttamente provveduto il Ministero; ma, nel fare questa dichiarazione, è ovvio il notare come i progetti, che fossero eseguiti a cura e spese delle Provincie, debbano essere elaborati e presentati secondo le precise norme e la forma prescritte per i progetti che si compiono a cura del Governo; con obbligo alle Amministrazioni provinciali di correggerli e modificarli, secondo che venisse prescritto dal Consiglio superiore, e con diritto al Governo di rifiutarli, quando non soddisfacessero ai concetti della legge ed ai criterii che la legge stessa ha lasciato in facoltà del Governo di adottare.

L'esecuzione dei progetti definitivi da parte delle Amministrazioni interessate può tornare opportuna per la più pronta attivazione dei lavori, quando le Amministrazioni stesse credessero di invocare il disposto dell'art. 15 della legge per l'anticipazione delle quote di contributo spettanti al Governo, ed anche quando intendessero valersi delle disposizioni dell'articolo 18.

La S. V. vorrà quindi chiamare l'attenzione di codesta Amministrazione provinciale su quanto forma oggetto della presente comunicazione, e sulla necessità che il Governo conosca al più presto gli intendimenti dell'Amministrazione stessa, specialmente per quel che riguarda le deliberazioni che intendesse prendere nel senso della circolare del 2 spirato agosto.

Per intelligenza della S. V. e di codesta Amministrazione provinciale, si comunicano alcune istruzioni, che, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, furono prescritte agli ingegneri governativi incaricati dello studio dei progetti delle nuove ferrovie da costruirsi a carico dello Stato; e si comunica pure il regolamento pei progetti da compilarsi dagli Uffizii del Genio civile, al quale si richiama il decreto di approvazione delle istruzioni stesse.

Il sottoscritto stima inoltre opportuno d'informare la S. V. che furono già sottoposti allo esame del prefato Consiglio i Capitolati normali, tanto amministrativi che tecnici, da servire di base agli appalti delle nuove ferrovie; e di tali Capitolati sarà pur data comunicazione alla S. V., anche per norma dell'Amministrazione provinciale, tosto che abbiano riportato la superiore approvazione.

Il Ministro A. Baccarini.

FERROVIA DEL GOTTARDO

SETTIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 28 *giugno* 1879.

V. — *Costruzione della linea (Seguito)* — *V. num. 35.*

Per avere la prova che la perizia da noi stabilita per l'esecuzione della rete ridotta è sufficiente in tutte le sue parti, gli elementi per l'aggiudicazione dei lavori a cottimo vennero elaborati sino dalla prima metà dell'esercizio 1878, e vennero intavolate trattative con diversi gruppi di grandi imprenditori, esperti e solidi: trattative ch'ebbero per risultato, che due offerte obbligatorie vennero deposte nelle nostre mani.

Inoltre, affinchè nel caso in cui avesse luogo la ricostituzione finanziaria dell'impresa, i lavori potessero incominciare colla primavera del 1879, vennero nello scorso autunno, e per le ragioni enumerate nel nostro Rapporto speciale del 22 marzo 1879, posti all'asta i lavori di movimento di terra al prezzo di serie e per metro; ed a tal fine c'indirizzammo, sia ai vecchi concorrenti, le cui offerte erano relativamente vantaggiose, pregandoli di rinnovarle o di modificarle secondo le condizioni posteriormente intervenute; sia ad imprenditori nuovi. Alla fine dell'anno, 43 offerte erano state presentate; ed il risultato era tale, che le basi dei contratti essendo state defininitivamente fissate ed elaborate, i vantaggi ch'essi lasciarono intravedere permisero di procedere ai negoziati per conchiudere con diversi gruppi di concorrenti alcune Convenzioni relative all'esecuzione dei detti lavori.

Passando ora alla descrizione dei lavori del *gran tunnel del Gottardo*, e incominciando dalla *testata nord*, faremo osservare che, per quanto concerne le installazioni, non vi fu nè innovazioni, nè aggiunte essenziali. Non vi sono che i conduttori d'aria ed i binarii di servizio, che si sviluppano a misura che si allunga la galleria di direzione.

I cambiamenti apportati alle installazioni consistono: nella ricostruzione della fonderia incendiata il 7/8 gennaio 1878, nella sostituzione o riparazione del materiale distrutto nello stesso incendio, nella ricostruzione di una rimessa a fianco della secondaria dei cavalli, dirimpetto alla piccola cantina, nella trasformazione dei depositi di dinamite secondo le prescrizioni del Consiglio federale, nella costruzione sul terrapieno della Stazione di una baracca di legno per uso degli operaj del binario di servizio, ed infine nel toglimento d'uno dei due grandi serbatoj d'aria, trasportandolo nel tunnel a 2200 metri dall'entrata. Il conduttore d'aria, lungo 8690 metri, componevasi alla fine dell'anno di tubi, le cui lunghezze e diametri si ripartiscono come segue:

Diametro	Lunghezza	Proporzione p. 0/0
200 millimetri	4,579 metri	52.6
150 »	717 »	8.3
100 »	1,091 »	12.6
60 e 50 »	2,251 »	25.9
30 »	52 »	0.6
	8,690 metri	100 0/0

Nella lunghezza dei tubi di 50 e 60 millim. di diametro è pure compreso il conduttore d'aria compressa per le locomotive.

I tubi di 30 millimetri servivano di conduttori d'aria compressa pel funzionamento delle pompe idrauliche.

La pressione media dell'aria compressa utilizzata per la per-

forazione e ventilazione del tunnel fu di 6.48 atmosfere all'entrata del tunnel, e di 3.76 alla fronte d'attacco della galleria di direzione; la pressione dell'aria per l'alimentazione delle locomotive fu di 11.57 atmosfere assolute. Questo eccesso di pressione, a cui è condotta l'aria del tunnel, si ottiene mediante piccoli cilindri suppletorii. La quantità d'aria aspirata variò sensibilmente, secondo la quantità d'acqua di cui disponevasi per motori, e fu quindi più considerevole nei mesi di estate che durante l'inverno. In estate, la massa d'aria aspirata dai compressori raggiunse (ammettendo per questi un effetto utile del 60 p. 0[0]) una media giornaliera di 538,000 metri cubi nel mese di giugno, mentre nel mese di novembre, si abbassò a 58,520 metri cubi in media per 24 ore. La media giornaliera durante i mesi d'estate, da maggio a settembre inclusivo, salì a 130,776 metri cubi, e fu di 104,650 metri cubi, durante i mesi d'inverno, da ottobre ad aprile inclusivo. La ventilazione si mostrò sufficiente anche in inverno: il calore era soltanto più sensibile nel tunnel, stante la minore quantità d'aria, e ne risultava una diminuzione assai notevole nel lavoro degli operaj. E questa è specialmente la causa del vantaggio economico derivante dalla perforazione meccanica nel tunnel del Gottardo, rispetto alla perforazione a mano.

Gli aspiratori non vennero più utilizzati, e l'Impresa non pensa più di farne uso.

Infatti, la loro azione diretta a migliorare le condizioni della ventilazione, non pare dover essere necessaria, qualora, poco a poco, le locomotive a vapore vengano impiegate per più lunghi percorsi nelle parti del tunnel che saranno completamente terminate. Benchè nel tragitto l'aria resti alterata dal fumo delle locomotive, ciò non presenta alcun inconveniente dal momento che l'entrata e la uscita degli operaj si effettuano su vagoni. Ed il fumo delle macchine non può dilatarsi sino ai cantieri d'attacco, perocchè l'aria cacciata nel tunnel dai compressori, provoca una contro-corrente diretta all'esterno, e ciò nel rapporto che esiste fra il volume d'aria compressa introdotta ogni giorno e la capacità libera del tunnel. Questo rapporto comportava, per esempio, alla fine di dicembre, 221,880 metri cubi.

Alla fine del 1878, il numero delle perforatrici era di 140, cioè:

76 perforatrici sistema Ferroux (nuovo modello)
14 » » » (vecchio modello)
10 » » Turrettini
19 » » Mac-Kean (piccolo calibro)
17 » » Dubois e François
2 » » Sommeiller
2 » » Burleigh

cioè 140 perforatrici

delle quali ora non sono più impiegate che le perforatrici Ferroux (nuove).

. . . .

Per quanto riguarda il *tunnel nel suo complesso,* la grande verificazione dell'asse ebbe luogo in maggio e dicembre dalla parte nord, ed in luglio da quella sud, e diede risultati soddisfacenti.

Il prospetto che segue dimostra in qual misura l'imprenditore riuscì a soddisfare al programma stabilito nella Convenzione addizionale 21[25 settembre 1875:

DESCRIZIONE dei lavori	STATO DEI LAVORI al 31 dicembre 1877			PROGRESSO NEL 1878			STATO DEI LAVORI al 31 dicembre 1878		
	secondo il programma	in realtà	Differenza	secondo il programma	in realtà	Differenza	secondo il programma	in realtà	Differenza
Galleria d'avanzamento .	9908	9660.6	— 247.4	2496	2538.9	+ 42.9	12404	12199.5	— 204,5
Allargamento in calotta .	7948	8440.6	+ 492.6	2952	2331.8	— 620.2	10900	10772.4	— 127.6
Cunetta dello strozzo . . .	7890	5922.3	—1967.7	2856	2647.9	— 208.1	10746	8570.2	— 2175.8
Strozzo	6528	4716.3	—1811.7	3000	2540.2	— 459.3	9528	7256.5	— 2271.5
Vôlta	7032	5965.3	—1066.7	2952	3296.6	+ 344.6	9984	9201.9	— 722.1
Piedritti	6512	4454.5	—2057.5	2952	2408.8	— 543.2	9464	6863.3	— 2600.7

Senza la presenza della parte decomposta del gneiss, le condizioni del programma sarebbero state adempite nei due lavori più importanti, quello della galleria d'avanzamento e quello dell'allargamento in calotta, e l'arretrato del rivestimento della vôlta sarebbe stato diminuito. Al piano inferiore, gli arretrati si sono invece accresciuti; e le cause, che si riferiscono specialmente a circostanze finanziarie, vennero già indicate allorchè si trattò in dettaglio delle varie categorie di lavori. Quando anche si debba convenire che, allorquando il tunnel sarà perforato e che, per la conseguente diminuzione molto sensibile di temperatura, tutti i lavori a mano potranno essere considerevolmente attivati, nondimeno il compimento per il 1° ottobre, fissato dal contratto, è divenuto problematico. Però non v'ha dubbio che questo compimento non possa aver luogo prima del 1° ottobre 1881, epoca fissata dalla Convenzione internazionale.

Per ciò che concerne il progresso della *liquidazione dei conti* relativi ai lavori di costruzione delle linee ticinesi di pianura, resta a dire che le liti cogl' imprenditori dei quattro lotti di movimento di terra, rimaste indietro dall'anno precedente, e che non furono peranco regolate, sono tuttora pendenti, mentre la domanda di revisione del giudizio pronunciato sui reclami di un altro imprenditore ebbe una soluzione, e la lite stessa è terminata. Il giudizio non fu sfavorevole alla nostra Società, in quanto che vennero scartate le considerevoli pretese della parte avversaria, e non le vennero riconosciuti che dei diritti *legittimi,* ascendenti ad una somma di poco superiore a quella che la nostra Società le aveva offerto per terminare l'affare all'amichevole. Durante l'esercizio di cui ci occupiamo, le perizie necessarie ebbero luogo nelle liti pendenti, come pure lo scambio delle repliche e duopliche, in guisa che si può attendersi in breve la decisione dell'alto Tribunale federale.

VI. *Esercizio.*

A. *In generale.*

La questione della unificazione delle disposizioni delle concessioni concernenti le *tariffe* delle Ferrovie svizzere ha fatto un nuovo passo, in modo che la Conferenza delle Amministrazioni ferroviarie ha potuto sottoporre alle Autorità federali alcune proposte chiaramente formulate. Nondimeno i risultati di queste pratiche non sono ancora tali, che noi possiamo farvi communicazioni positive in proposito.

Durante l'esercizio che stiamo esaminando, vennero pubblicati *gli statuti della Cassa di soccorsi e pensioni pegli impiegati,* quelli *delle Casse pegli operaj ammalati della Compagnia del Gottardo,* nonchè i *regolamenti* per la gestione ed amministrazione di queste Casse, che dovevano funzionare a

partire dal 1° gennaio 1879; e si è provveduto pure alla nomina delle Commissioni previste nei detti regolamenti.

Gli statuti della Cassa di soccorso e di pensione per gli impiegati contengono in sostanza le prescrizioni seguenti:

Sono tenuti a parteciparvi tutti gli impiegati con stipendio fisso, inscritti definitivamente nell'esercizio e nei laboratoj della Ferrovia del Gottardo; in quanto a quelli dell'Amministrazione centrale, che sostengono egualmente delle funzioni nell'esercizio, la loro partecipazione è facoltetiva. — La Cassa si compone:

1° del fondo di ricorsi esistente (multe) ed ascendente al 31 dicembre 1877 alla somma di fr. 1484.82; 2° delle contribuzioni annue dei membri, formanti il 2 0[0 del loro stipendio fisso e dei loro profitti accessorii, però a condizione che nessun membro partecipi per più di 3000 franchi; 3° dei diritti di entrata dei nuovi membri nella proporzione di 1 0[0 del loro trattamento; 4° del complemento versato dai membri che hanno uno stipendio inferiore a 3000 franchi, allorchè questo stipendio viene aumentato, consistendo il detto complemento nell'importo dell' aumento che si applica nel primo mese; 5° del prodotto delle multe regolamentari, in cui possono incorrere i membri; 6° del prodotto degli oggetti trovati nelle sale d'aspetto, nei treni e sul binario, e che non vennero reclamati; 7° dei doni eventuali; 8° degli interessi correnti; e 9° d'una partecipazione della Società della Ferrovia del Gottardo, partecipazione ascendente al 20 0[0 dell'importo delle contribuzioni annuali dei membri — Nel caso in cui la Cassa, in un momento qualunque, non potesse più bastare alla ripaatizione dei soccorsi regolari, le contribuzioni potranno essere aumentate. — Siccome tutti i membri sono assicurati, presso la Compagnia svizzera di assicurazioni pei casi di disgrazie di Winterthur, contro le conseguenze materiali di accidenti personali di cui potessero essere vittime durante l'esercizio delle loro funzioni; e siccome i soccorsi richiesti da tali disgrazie devono essere ripartiti dalla detta Compagnia, così la Cassa di soccorso e di pensione non deve intervenirvi, se non nel caso in cui un membro subisse, in seguito a malattia prolungata, una inabilità al lavoro, parziale o totale, o fosse reso inabile al servizio per età avanzata, o infine soecombesse ad una malattia, la cui causa non fosse a lui imputabile.

Il soccorso annuo che un membro può ricevere ascende:

per un servizio da	1 a 5 anni,	al	20 0[0
» »	6 a 10	»	25 »
» »	11 a 15	»	30 »
» »	16 a 20	»	35 »
» »	20 a 25	»	45 »
per più di	— 25	»	50 »

della somma alla quale ammonta, all'ultima data, la sua partecipazione.

In caso di malattia, la Cassa assicura l'indennità, dal momento in cui cessa il pagamento degli stioendii da parte della Ferrovia del Gottardo. Questa indennizza pel completo trattamento durante tre mesi, e per la metà del trattamento stesso per tre mesi successivi. Quando un membro celibatario muore lasciando congiunti nel bisogno, questi ultimi ricevono, vita loro durante, la metà della somma che competerebbe al deceduto, secondo le basi sovraindicate. In caso di decesso di un membro ammogliato, la vedova senza figli, o quella con figli di età maggiore dei 15 anni, riceve, finchè non si rimariti oppure sino alla sua morte, la metà della somma che sarebbe stata accordata a suo marito. Se vi sono figli al disotto dei 15 anni, essi hanno diritto all'altra metà, finchè il più giovane non abbia compito il 15° anno. Se la vedova si rimarita o muore, la metà della somma di cui ha fruito fino allora, passa ai figli, finchè il più giovane non abbia oltrepassato i 15 anni. In caso di suicidio, la Compagnia decide su quanto è dovuto. — Ogni diritto al soccorso cessa, qualora il servizio sia volontariamente abbandonato, o l'impiegato sia ringraziato in seguito a riduzione di personale, o venga licenziato per infrazioni ai doveri delle sue fuzioni, o per cattiva condotta, od infine sia condannato per delitto — Tutte le operazioni della Cassa sono dirette da una Commissione amministrativa, composta di un membro del Consiglio d'amministrazione come presidente, e di quattro impiegati partecipanti alla Cassa come membri, e che vengono designati dalla Direzione.

Ecco ora le prescrizioni essenziali degli statuti delle Casse per gli operaj ammalati:

Sono tenuti a parteciparvi gli operaj che sono impiegati in modo regolare nell'esercizio e nei laboratoj della Ferrovia del Gottardo — Le risorse della Cassa consistono nelle contribuzioni dei membri, nell'ammontare delle multe regolamentari, di cui possono essere passivi i membri della Cassa nel servizio della Compagnia, nei sussidii della Società, e nelle contribuzioni volontarie di Autorità, Compagnie, Società o privati. — Le contribuzioni regolari dei membri sono di fr. 1.50 al mese, cioè di centesimi 5 per ogni giornata di lavoro. Se lo stato della Cassa non permettesse di sopperire alle quote fissate dagli statuti, le contribuzioni possono essere portate a fr. 3 al più per mese.

Ogni membro nuovo ammesso deve pagare 3 franchi di diritto d'entrata. — La Società della Ferrovia del Gottardo fornisce un sussidio annuo ascendente al 25 0[0 del totale delle contribuzioni regolari dei membri. — I membri partecipanti alla Cassa, che sono vittime di qualche accidente nell'esercizio delle loro funzioni, ricevono un soccorso fissato dall'assicurazione pressa presso la Compagnia d'assicurazione pei casi di disgrazie di Winterthur, ed in questo caso non hanno diritto ad alcun indennizzo da parte della Cassa di soccorso. Per le malattie contratte durante il servizio, la Cassa provvede alle spese di trasporto all'Ospedale od in qualsiasi altro luogo di cura, alle spese del medico, di medicine e rimedii, nonchè al loro mantenimento, ed in caso di morte, alle spese di sepoltura. Allorchè sono all'Ospedale, i malati ricevono, oltre il completo mantenimento, una indennità di 50 centesimi al giorno; e se sono curati a domicilio, una indennità di fr. 1.50, oltre le cure gratuite del medico e le medicine pure gratuite. Queste indennità giornaliere sono, in caso di malattia prolungata, assicurate integralmente per la durata di tre mesi, e per la metà durante tre altri mesi. Alla fine di 6 mesi, cessa ogni diritto alla Cassa per gli ammalati.

La Cassa degli ammalati, in conformità ai vigenti regolamenti, è amministrata, sino a nuovo ordine, da due Commissioni di sorveglianza: l'una per la linea Biasca-Bellinzona, l'altra per la linea Lugano-Chiasso.

Per il 31 dicembre 1880, epoca in cui deve aver fine il contratto colla Compagnia d'assicurazione pei casi di disgrazie di Winterthur, gli statuti e regolamenti della Cassa di soccorso e di pensione e della Cassa degli ammalati saranno sottoposti ad una revisione. *(Continua)*

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Terminati nella seduta tenuta domenica scorsa a Verona gl'interrogatorii sulle Ferrovie dell'Alta Italia (*Vedi sopra il rendiconto relativo*), la Commissione d'inchiesta riprenderà, verso il 20 corrente mese, le sue adunanze a Napoli per le Ferrovie Romane e Meridionali.

Dopo Napoli, la Commissione si recherà in Sicilia.

Ci scrivono da Roma che il Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione coll'incarico di studiare, per ogni singola categoria di ferrovie contemplate nella legge 29 luglio a. c., a quali linee potrebbero essere applicati i sistemi più economici di costruzione e di esercizio.

Tale Commissione è composta del comm. Valsecchi, Direttore generale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici, *Presidente*; dei comm. Ponzo, Ferrucci, Imperatori e cav. Borgnini, ispettori del Genio civile; del colonnello Corvetto, del Ministero della guerra; del comm. Giordano, ispettore delle miniere; del comm. Lanino, delle Ferrovie Meridionali; del cav. Agazzi, delle Ferrovie Romane; del cav. Mantegazza, delle Ferrovie dell'Alta Italia; e degli ingegneri Rivera, Soldati, ed Olivieri.

Ci scrivono pure da Roma che la Sezione prima del Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò i progetti per la sistemazione della Stazione di Messina, e per una variante al progetto di allacciamento a Rovigo della linea Legnago-Adria colla linea Padova-Bologna.

Il Consiglio generale poi, oltre ad un progetto per maggiori opere di consolidamento della frana Belvedere lungo la linea Palermo-Porto Empedocle, approvò il progetto esecutivo della seconda sezione da Paulilatino a Macomer, e di una variante alla terza sezione da Macomer alla progressiva 2 + 500 delle Ferrovie Sarde.

A compimento della notizia data nel precedente numero circa l'aggiudicazione della fornitura delle 15 carrozze miste di 1.ª e 2.ª classe per l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, possiamo oggi annunciare che tale fornitura venne aggiudicata alla Ditta Miani e Venturi di Milano, che fece l'offerta più vantaggiosa.

Sappiamo poi che l'Amministrazione medesima ha deliberato di aprire fra pochi giorni una gara per la importante fornitura di 200 carri da merci. A tale gara non verranno invitate che Ditte nazionali: e questa notizia non può ch'essere accolta con vero piacere, nella speranza che la nazionale industria sappia con le sue offerte e coi suoi prodotti corrispondere degnamente alla fiducia che la suddetta Amministrazione ha in essa riposta, sottraendola così alla concorrenza straniera.

Ci consta essersi intavolate trattative fra la Società delle Ferrovie Romane, le Ferrovie dell'Alta Italia, e la Società internazionale dei vagoni a letto, avente sede a Bruxelles, per far viaggiare una di tali vetture (*Sleeping-Cars*) coi treni diretti fra Roma e Parigi.

Ci consta pure che l'Amministrazione dell'Alta Italia, in seguito all'attivazione del nuovo servizio con Londra, via Dieppe, ha stipulato con la Società di navigazione Rubattino e C° di Genova un'apposita Convenzione per la vendita nelle Indie, nell'Egitto, ecc., di biglietti per Londra attraverso l'Italia; coll'intento di attirare sulle nostre ferrovie i viaggiatori, che da quelle località si recano in Inghilterra per altra via.

I detti biglietti, valevoli da Napoli e da Genova per Londra, via Moncenisio, saranno venduti a Bombay, Calcutta, Alessandria d'Egitto, ecc., ai prezzi in corso.

Ci scrivono:

La Regia Marina Danese ha eseguito, nello scorso mese di luglio, esperienze di tiro interessantissime su piastre di corazzatura di diverse provenienze, onde prescegliere il sistema migliore per la corazzatura dei ponti delle navi torpediniere di gran potenza, che quella Marina costruisce attualmente.

Le piastre dello spessore di mm. 90 furono presentate: in acciaio dalle Ditte Krupp, Landore Siemens Steel C., Schneider, Marrel e Terrenoire; ed in ferro dalla Ditta Marrel.

Il cannone impiegato era quello svedese da campagna, del calibro di cent. 8.7, lanciante proiettili oblunghi in acciaio di Krupp della migliore qualità.

Tutte le piastre di ferro o d'acciaio si ruppero e fessurarono sotto l'urto di 2 soli proiettili. Quelle in *metallo Schneider*, delle Officine del Creusot, si dimostrarono di una superiorità notevole, resistendo perfettamente all'urto di 4 proiettili, senza presentare traccie di fessurazioni, e solo un leggiero rigonfiamento del metallo nella parte posteriore al punto d'urto del proiettile.

In seguito ad un risultato tanto rimarchevole, la Commissione Danese di tiro dichiarò l'*assoluta superiorità* delle piastre Schneider, ed il Governo affidò testè alla Ditta Schneider un'importante commissione di piastre di corazzatura, cominciando da quelle destinate a corazzare il torpediniere *Thordenskjold*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Tivoli. — Abbiamo più volte e diffusamente parlato del sistema di trazione funicolare, inventato dall'egregio ing. Agudio per vincere le forti pendenze coi treni ordinarii delle ferrovie, ed abbiamo sempre fatto voti affinchè, dopo i lunghi, replicati e felici esperimenti fatti, codesto sistema potesse finalmente ottenere una pratica applicazione tra noi.

Appoggiammo, a suo tempo, la proposta di una ferrovia da Torino a Superga, che però è rimasta finora allo stato di vivo desiderio; e non mancammo di accennare alle conferenze tenute dallo stesso ingegnere in Roma nello scorso giugno, nelle quali, dopo avere sviluppato ed analizzato il suo sistema, annunciava una sua nuova proposta di applicazione sul primo tronco Roma Tivoli della linea Roma-Aquila-Sulmona (1).

E non mancammo nemmeno di riferire le dichiarazioni del relatore Grimaldi e del ministro Mezzanotte, fatte alla Camera dei deputati nella seduta del 26 detto giugno, a proposito di un emendamento proposto dall'on. Del Vecchio ed altri a favore del sistema Agudio, mentre discutevasi la legge sulle nuove costruzioni ferroviarie: colle quali dichiarazioni s'intendeva compreso anche il *sistema funicolare* fra i diversi sistemi economici per le ferrovie secondarie (2).

Ora il sullodato ingegnere ci ha gentilmente trasmesso un esemplare di un suo opuscolo (stampato a Roma, tip. dell'*Opinione*), nel quale, dopo aver rifatta la storia della sua invenzione meccanica, degli esperimenti fatti, dei voti favorevoli emessi da Commissioni tecniche e da Corpi autorevoli, egli pubblica il testo della proposta da lui presentata al Ministro dei lavori pubblici, in data del 20 giugno stesso, relativa appunto al suaccennato tronco Roma-Tivoli sulla linea Roma-Aquila-Sulmona.

La proposta Agudio è concretata in uno schema di Convenzione, consistente in 8 articoli, e corredata di una dimostrazione sommaria della spesa d'impianto e di esercizio, e di due tavole topografiche.

(1) V. *Monitore*, N. 24 a. c.
(2) V. *Monitore*, N. 27 a. c.

Il detto tronco, a scartamento ordinario, e diretto a superare il dislivello di 155 m. fra gli estremi della salita di Tivoli, avrebbe la lunghezza di 2 chil., colla pendenza massima del 10 p. 0[0 e coi raggi delle curve non inferiori a 300 m.

L'installazione del sistema sarebbe conforme a quella di Lanslebourg, con dentiera centrale metallica. Si stabilirebbe un doppio apparecchio di motori idraulici fra loro indipendenti, formati da 6 turbini della forza complessiva di mille cavalli, con presa d'acqua alle ultime cascatelle dell'Aniene. Le macchine di trazione o *locomotori* sarebbero capaci di far salire e discendere, con tutta sicurezza, convogli di 180 tonn. di peso in 10 minuti di tempo. Questi convogli dovrebbero passare dalla linea ordinaria a quella a dentiera senza alcun incaglio o perdita di tempo, mediante una disposizione già approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sino dal luglio 1878.

Terminati e collaudati i lavori, da compiersi entro un anno, il Governo pagherebbe all'ing. Agudio la somma di L. 700,000, cioè la metà della spesa totale preventivata, divenendo con ciò proprietario assoluto del tronco e di tutta la installazione meccanica. Le altre L. 700,000, a complemento del prezzo dell'installazione generale, non sarebbero pagate all'Agudio che dopo 3 mesi di regolare esercizio, da cui risultasse una economia ed una potenzialità maggiore dell'ordinario esercizio con locomotive.

Riconosciuta la vera utilità dell'opera, e facendo entrare il detto tronco a formar parte della linea Roma-Aquila-Sulmona, il Governo corrisponderebbe all'ing. Agudio, a titolo di premio, una somma fissa da determinarsi, ovvero il 20 p. 0[0 sulle economie risultanti dal nuovo sistema ferroviario adottato in confronto dell'ordinario. Qualora il Governo credesse più conveniente di provvedere da sè alla costruzione del detto tronco, l'ing. Agudio si metterebbe a disposizione di esso senza chiedere alcun premio.

Queste sono le principali stipulazioni della proposta Convenzione; ed il proponente fa poi notare che con ciò si risparmierebbero almeno 2 milioni sulla spesa di costruzione e manutenzione pei 9 chil. in più che importerebbe il suddetto tronco di ferrovia ordinaria, secondo il progetto già preparato dall'ing. Lanino.

Il proponente si affida alla saggezza del Ministero, osservando da ultimo che la sanzione pratica del sistema Agudio, alle porte di Roma, renderebbe più facile l'estenderlo ad altri casi analoghi, anche di maggiore importanza, che si presentano nelle nuove traversate di montagne, con rilevantissimo vantaggio dello Stato.

E noi non possiamo che far nuovi e sinceri voti affinchè le speranze dell'egregio ingegnere Agudio si realizzino, e si possa finalmente vedere in Italia introdotto il nuovo sistema di trazione, riconosciuto omai generalmente degno di elogio e d'incoraggiamento.

Ferrovia Roma-Sulmona. — I giornali di Roma annunciano poi che il Ministero dei lavori pubblici ha scritto a quella Prefettura, incaricandola di far subito intraprendere gli studii necessarii per la ferrovia Roma-Sulmona, essendo stato tutto predisposto perchè i lavori abbiano al più presto principio.

Ferrovie Romane. — In vista dell'urgenza di coprire alcuni posti di Ispettore, la Direzione generale di queste Ferrovie ha aperto un concorso fra i Capi-Stazione che si trovino nelle condizioni previste dall'art. 15 del relativo Regolamento, che cioè abbiano prestato servizio in tale qualità almeno tre anni.

Transitoriamente però, e fino a contraria disposizione, saranno anche ammessi al concorso i Capi-Stazione di età non superiore a 40 anni, dotati di una costituzione fisica adatta alle funzioni di Ispettore, i quali abbiano prestato un soddisfacente servizio per sei anni almeno in tale qualità o in quella di Allievi Capi-Stazione, purchè essi diano prova d'idoneità nelle materie indicate dal suddetto Regolamento.

Saranno anche ammessi a questo concorso gli attuali Allievi-Ispettori, sebbene non abbiano ancora tre anni di servizio, purchè essi dimostrino la loro idoneità su tutte le materie indicate dal Regolamento. Però essi non potranno conseguire la nomina d'Ispettore, prima della scadenza del triennio dalla data della loro nomina ad Allievi.

Il suddetto concorso sarà aperto in novembre prossimo per *quattro* posti d'Ispettore, e le relative domande, da farsi per via gerarchica, dovranno pervenire alla Direzione non più tardi del 15 ottobre.

La Commissione incaricata degli esami dovrà accertare la idoneità dei Capi-Stazione e degli Allievi-Ispettori per essere ammessi al suddetto concorso, fissando a tale oggetto le norme che crederà opportune.

Il concorso poi ai posti di Allievo-Ispettore sarà aperto nel mese di febbraio 1880, e le relative domande dovranno pervenire alla Direzione entro il mese di dicembre del corrente anno.

I posti di Allievo-Ispettore nel Servizio del Movimento e Traffico si conferiscono soltanto in seguito ad esame di concorso.

Questo esame di concorso sarà dato a norma del suddetto Regolamento, ogni qual volta la Direzione ne riconoscerà la opportunità. Il personale sarà avvertito, almeno due mesi prima, del giorno stabilito per l'esame.

Ferrovia Aquila-Rieti. — La *Gazzetta* di Aquila annunzia che il Ministero dei lavori pubblici ha invitato la Società delle Ferrovie Meridionali a dare adempimento agli obblighi assunti per la costruzione della linea Aquila-Rieti.

Ferrovie della provincia di Parma. — Mercoledì scorso ebbe luogo a Parma la riunione dei sindaci della provincia.

I Comuni rappresentati erano oltre la metà; alcuno degli assenti aveva con lettera dichiarato che avrebbe accettata quella deliberazione ed appoggiate tutte quelle proposte, che fossero state dalla maggioranza riconosciute utili.

Il Sindaco di Parma, che presiedeva, dopo avere esposto lo scopo della riunione, e provato che il paese nostro attraversa una crisi economica, che non può scongiurarsi che col procurare lavoro alle popolazioni, disse che tre grandiose opere possono essere intraprese nella provincia, o per opera del Governo, o col suo acconsentimento: vale a dire la Parma-Spezia, la Parma-Brescia, e la ferrovia economica da Parma a Suzzara per Guastalla.

Ciò esposto, disse esser lieto di poter comunicare agli intervenuti, che per ciò che riguarda la prima, ossia la Parma-Spezia, le cose trovansi molto bene avviate; ed a provarlo, lesse una lettera del ministro Baccarini, diretta all'on. deputato Cocconi.

Disse però che, non ostante le buone intenzioni del Governo e specialmente del Ministro dei lavori pubblici, non devono i Sindaci, nell'interesse dei propri amministrati, ristare dal far conoscere al Governo stesso la necessità di por mano sollecitamente ai lavori, stante l'assoluta impossibilità nella quale i Comuni tutti si trovano di intraprendere lavori di tale importanza, che valgano a procurare mezzi per vivere alle popolazioni.

Dopo breve discussione, convenendo tutti gli intervenuti nelle idee esposte dal Sindaco, sig. Cavagnari, a voti unanimi si deliberò di innalzare al Governo viva preghiera, firmata da tutti i Sindaci della provincia, instando perchè voglia intraprendere i lavori della ferrovia Parma-Spezia entro il più breve tempo possibile, e su quella maggiore estensione di detta linea che i fatti studii possono permettere; incaricandone della redazione i signori Cavagnari, Ronchey e Caprara.

E dopo aver deliberato di ringraziare il deputato Cocconi per l'opera efficace da lui prestata per conseguire la costruzione della desiderata ferrovia, si deliberò pure di far conoscere frattanto, mediante telegramma, al Ministero l'avvenuta convocazione e la deliberazione adottata.

Ferrovia Parma-Spezia — Si ha poi da Parma, 6:

Il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 30 agosto, ha disposto perchè siano tosto intrapresi gli studii del progetto definitivo della linea ferroviaria di prima categoria da Parma a Spezia.

La direzione degli studii è affidata al signor cav. Banaudi, ing.-capo del Genio civile, Direttore della Ferrovia Ligure,

alla cui dipendenza fu assegnato l'occorrente personale tecnico, affinchè gli studii stessi possano essere eseguiti con la maggiore possibile sollecitudine, ed il Governo sia così posto in grado di dare energico sviluppo ai relativi lavori, tostochè al Parlamento siano consentiti gli occorrenti fondi.

Ferrovie venete. — Nella seduta del 9 corr. al Consiglio provinciale di Venezia, dopo lunga discussione, a cui presero parte i membri della Commissione ed i consiglieri comm. Bembo, Boldù, Deodati, Bullo ed altri, fu deliberato a grande maggioranza di approfittare dell'art. 65 della legge 29 luglio 1879, per cui la Provincia corrisponda allo Stato un altro decimo, oltre a quelli stabiliti dalla legge, ed anticipi al Governo la quota ad esso spettante e la maggiore dalla medesima assunta, purchè i lavori della linea Adria-Chioggia e Mestre-San Donà-Portogruaro siano incominciati entro il 1880.

Ferrovia Treviso-Belluno. — Leggesi nella *Provincia di Treviso*, in data del 3:

Ieri, come abbiamo già annunciato, ebbe luogo a Cornuda la conferenza tra i nostri deputati provinciali e quelli di Belluno per trattare sull'argomento della ferrovia Treviso-Belluno.

Rappresentavano Treviso i deputati: cav. di Broglio, cav. Piazza, dott. G. B. Mandruzzato, cav. Dalla Costa e cav. Bacchetti. Rappresentavano Belluno i deputati: cav. Marosa, cav. Bellati, cav. Zasso e cav. Cumano.

In questa riunione seguì tra gl'intervenuti un primo scambio di idee per stabilire i criterii, che devono servire di base al riparto della quota che compete alle due Provincie nelle spese della ferrovia.

Presa in esame la Circolare 2 agosto p. p. del Ministro dei lavori pubblici, relativa ai provvedimenti per le costruzioni ferroviarie, venne constatato che le due Provincie hanno fatto più di quanto era loro richiesto dalla Circolare stessa, imperocchè esse hanno già stanziato nei loro bilanci, in misura anche esuberante, la somma che corrisponde al decimo del costo di costruzione e di armamento da pagarsi in 20 rate annuali, senza tener a calcolo il diritto che hanno le Provincie di rivalersi sopra i Comuni di un terzo delle loro rispettive quote, e senza tener conto del lavoro del ponte sul Cordevole, già incominciato dalla Provincia di Belluno.

Fu pertanto ritenuto che i delegati delle due Provincie debbano presentarsi subito al Ministro dei lavori pubblici per ottenere la sollecita esecuzione dei lavori.

Sappiamo che i delegati hanno anche avuto l'incarico di chiedere al Ministero quali altre condizioni, oltre allo stanziamento delle somme di cui sopra, sarebbero richieste dalle due Provincie per dar esecuzione tosto ai lavori.

I delegati partiranno per Roma sabato prossimo.

Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 31 luglio p. p., con cui, in seguito alla deliberazione presa dagli azionisti nell'assemblea del 7 giugno scorso, è approvato l'aumento del capitale della Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba da L. 2,250,000, diviso in 4500 azioni da L. 500 ciascuna, a L. 5,250,000, diviso in 10,500 azioni dello stesso valore, e sono introdotte nello statuto della detta Società alcune modificazioni, tra cui la seguente aggiunta all'art. 6º:

« L'aumento del capitale sociale, per la linea da Bovisa ad Incino-Erba e pel tronco di raccordamento da S. Pietro a Camnago, è stabilito in italiane lire tre milioni, diviso in sei mila azioni da L. 500 cadauna, progressive e pareggiate a quelle di prima emissione.

« Versato interamente l'importo delle azioni, corrispondente al detto aumento di capitale di lire tre milioni sopra indicato, verranno emesse, previa l'approvazione governativa, altre 12,000 Obbligazioni da L. 250 ciascuna, progressive e pareggiate a quelle di prima emissione ».

Tramway Milano-Giussano. — Il *Sole* dice che, in seguito alla concessione data dalla Provincia di Milano ad una Società inglese di collocare una guidovia lungo la strada provinciale Valassina da Milano a Giussano, l'egregio ing. architetto Gaetano Canedi ideò un progetto di prolungamento di quella linea, ed in una sua dotta relazione seppe con mirabile chiarezza confutare tutte le obbiezioni, che potrebbero sorgere a combattere quel progetto. La linea proposta dall'ing. Canedi partirebbe dal confine delle due provincie di Milano e Como, e passerebbe pei Comuni di Arosio, Inverigo, Lurago, Anzano, Erba, Ponte Carlino, Canzo, Asso, per continuare in seguito fino a Bellagio.

Tramway Milano-Pavia. — Il 28 agosto testè spirato, i signori ingegneri-capi delle due provincie di Milano e Pavia fecero la regolare consegna della strada provinciale alla Società francese rappresentata dal signor H. Legeay de la Hugerie per la costruzione di un *tramway*, che deve riunire le due città di Milano e Pavia, passando per Binasco e Certosa.

Il costruttore di detta linea, sig. Martin, ed i concessionarii signori Luè e D. Righetti fanno sperare di dar tosto mano ai lavori, per cui avrà impiego buon numero di braccianti e lavoranti, e ciò precisamente nella morta stagione a cui si va incontro.

Ferrovie della provincia di Torino — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 4 corr., incaricò l'Ingegnere-capo della provincia degli studii preparatorii per le deliberazioni relative all'esecuzione della legge sulla costruzione di ferrovie, che interessano la Provincia di Torino, sotto la direzione di una Commissione composta dei deputati Frescot, Borella e Massa.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Il Governo, che intende dare pronta esecuzione ai lavori ferroviarii votati dal Parlamento, ha proceduto, per la linea Ivrea-Aosta, alla nomina di un Ufficio di direzione tecnico-governativa, residente in Torino, composto del cav. Balladore Luigi ingegnere, dell'ing. aiutante Luigi Ceccato, e di altri da nominarsi. Tale Ufficio darà opera immediata agli studii della ferrovia, sul progetto di massima dell'ing. Mondino, e stabilirà due sezioni: una pel tratto da Ivrea a Verrès, l'altra da Verrès ad Aosta, sotto la direzione degli ingegneri Roglieri cav. Domenico ed Augusto Maggi.

Dicesi che i lavori comincieranno nei primi giorni del venturo anno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticin.* del 5:

La Cancelleria di Stato notifica che l'alto Consiglio federale, sulla domanda della Società della ferrovia del Gottardo, ha staccato dal circolo delle operazioni della Commissione di stima, nominata nel 1872 per le espropriazioni, la linea di Pino (Cadenazzo-Pino), e quella del Monteceneri (Giubiasco o Dragonato-Lugano), e decise di istituire una Commissione speciale per queste due linee, senza fissazione di tempo.

A comporre la detta Commissione sono stati nominati:

Dall'alto Tribunale federale: Come 1º membro il sig. Lardelli, presidente del Tribunale di distretto, a Poschiavo; come supplente del 1º membro il sig. Franz, consigliere di Stato, a Meyenfeld; e Salis, Direttore di Banca, a Coira.

Dall'alto Consiglio federale: Come 2º membro il signor Wüst, consigliere comunale, a Lucerna; come 1º supplente del 2º membro il sig. Suter, consigliere di Stato, a Svitto; come 2º supplente del 2º membro il sig. dott. Egloff, prefetto a Tagerweilen (Turgovia).

Dal Consiglio di Stato del Cantone Ticino: Come 3º membro il sig. Giuseppe Paganini, di Bellinzona; come 1º supplente al 3º membro il sig. ing.re Edoardo Gabuzzi, di Bellinzona, a Mendrisio; come 2º supplente al 3º membro il sig. archit. Giuseppe Fumagalli di Canobbio.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 27, dal lato di Airolo di m. 21.30; in totale m. 48.30, cioè metri 6.90 in media giornaliera.

Restano a perforare m. 1,034.70.

Ferrovie svizzere. — Il 30 agosto p. p. ebbe luogo in Winterthur l'asta della ferrovia Nazionale svizzera. Nel primo esperimento d'asta, la sezione dell'Ovest venne aggiudicata al Comitato internazionale per fr. 3,400,000; la Ferrovia Nord-Est non era giunta colle sue offerte che a fr. 3,375,000. La sezione Ovest venne parimenti aggiudicata allo stesso Comitato per l'unica offerta di fr. 1,000,000. Nell'esperimento definitivo dell'intera linea, questa venne aggiudicata al Comitato internazionale per fr. 4,410,000: la posta d'incanto era di fr. 4,400,000.

I concorrenti all'asta erano: la Ferrovia Nord-Est, rappresentata dai signori Studer e Ruffenberger; il Comitato internazionale, dai signori Künzli e Billiger. Erano poi presenti i signori: presidente della città Geilinger ed amministratore comunale dott. Hasler per Winterthur, i signori Kaiser e Trog per la Banca federale, i signori cons. Walder e Stössel per il Governo zurigano; non che il Consiglio cittadino di Winterthur *in corpore*.

Il traforo del Sempione — La riunione extra-parlamentare dei senatori e deputati francesi, che si occupa di attrarre l'attenzione del Governo sull'interesse che la Francia ha al pronto traforo del Sempione, nella sua ultima seduta ha udito la lettura del rapporto redatto dal sig. Wilson, in nome della Commissione presieduta dal sig. Pascal Duprat.

Questa Commissione, come dice il rapporto del signor Wilson, si è in primo luogo dedicata a rispondere alle tre seguenti domande:

La Francia ha un interesse commerciale ed economico nel traforo del Sempione?

Ammettendo che questo interesse esista, quale sarebbe il costo dell'impresa?

Infine, come questo peso si ripartirebbe fra i tre Stati interessati, Svizzera, Italia e Francia?

Alla prima domanda il sig. Wilson, in nome della Commissione, rispose così:

L'esercizio della linea del Gottardo cagionerà agli interessi francesi un pregiudizio, che sarebbe imprudente il disconoscere. È evidente che un foro nel baluardo delle Alpi, fatto in prolungamento della direzione generale del Reno, dall'Olanda a Basilea, servirà di sbocco a tutto il commercio della Germania, a quello del Belgio e dell'Olanda, a tutto il transito inglese per le Indie e l'Oriente, infine ad una grande parte del commercio francese.

È inutile di cercare d'attrarre di nuovo presso di noi i trasporti di merci tedesche e belghe per l'Italia ed il paese al di là di Suez. Il Gottardo sarà sempre per essi la linea più breve, e ridotte le tariffe, basate sulle spese d'esercizio potranno sole far deviare alcune tonnellate su vie meno costose; ma sembra urgente, nell'interesse del paese, di cercar di conservare il potente transito inglese per la sua grande colonia delle Indie, e di procurare al commercio francese uno sbocco che faccia concorrenza al Gottardo.

La Commissione sentì il notevole studio del sig. Vauthier, che si è proposto di stabilire che il traforo del Sempione permetterebbe ai porti francesi della Manica di lottare contro Anversa dal punto di vista delle relazioni transalpine, e condurrebbe sul territorio francese la corrente di provenienza inglese, la quale, per Ostenda, l'Alsazia-Lorena e Basilea, cerca uno sbocco sopra Brindisi.

L'interesse della Francia al traforo del Sempione non è dunque dubbio.

Quanto alle spese fissate, secondo i diversi studii e segnatamente secondo quelli del sig. Cérésole, sono così valutate dal relatore:

I raccordi svizzeri del tunnel del Sempione sono compiuti da un anno, e arrivano sino a Brigue. Questo tronco costò alla Compagnia attuale 7 milioni di franchi. Per giungere alla bocca stessa del sotterraneo, posto a 35 m. sopra il livello del Rodano, abbisogneranno fr. 5,335,000.

Il tunnel di m. 18,507 di lunghezza, il più grande che sarà stato costrutto sino ad ora, è calcolato, secondo le esperienze fatte al S. Gottardo coi nuovi processi di traforo, a 4300 franchi al metro, compresi gli studii, cioè 80 milioni di franchi.

Le linee italiane costeranno 28,465,000 fr. A queste cifre devesi aggiungere: per l'impianto di doppia rotaia per i raccordi svizzeri e pel materiale girante, 10 milioni; infine per l'interesse dei capitali e per spese generali durante il tempo della costruzione, calcolato in 10 anni, fr. 12,700,000.

La somma totale è di fr. 136,500,000 pel completo assetto della strada da Brigue a Gozzano. Ma da questa somma devesi dedurre il costo delle sezioni italiane, che il Governo italiano s'incaricherà di costruire, cioè 28,465,000 fr. Rimangono 108,035,000 fr. da fornirsi colle sovvenzioni dello Stato e dai capitali privati.

Il rapporto terminava colla seguente proposta, che venne votata all'unanimità dall'adunanza:

« L'adunanza decide che una Commissione incaricata di richiamare l'attenzione dei Ministri degli affari esteri, dei lavori pubblici e delle finanze sui vantaggi che risulteranno dall'esecuzione del tunnel del Sempione; questa Commissione pregherà il Governo francese di intavolare colla Svizzera e coll'Italia i negoziati necessarii per l'effettuazione di questo nuovo perforamento delle Alpi ».

I signori Bibière e Foucher De Careil, senatori, Baihaut, Folliet, Pascal Duprat e Wilson, deputati, sono stati incaricati dall'adunanza di fare le pratiche necessarie presso i Ministri francesi.

Presso a poco nello stesso tempo, il Consiglio generale della Senna si è occupato pure di quest'affare. Dal mese di novembre 1874, esso aveva ufficialmente emesso il voto che il Governo francese facesse precedere, nel più breve spazio di tempo possibile, a degli studii sull'utilità che può presentare per la Francia il traforo del Sempione, e, nel dicembre 1876, aveva formulato il voto che il Governo facesse un profondo studio di questo traforo e s'occupasse attivamente della sua esecuzione.

Nel 31 luglio di quest'anno, il sig. Deligny, membro del Consiglio, aveva chiesto a questo di rinnovare tale pratica. Dietro un rapporto molto particolareggiato, presentato dal sig. Vauthier, in nome della Commissione *Routes et chemins*, il Consiglio generale della Senna ha deciso, nel 1° agosto scorso, con una deliberazione assai motivata, di adottare la proposta del signor Deligny.

Ferrovie francesi. — Una Commissione d'inchiesta venne istituita al Ministero dei lavori pubblici di Francia per ricercare i mezzi di prevenire gli accidenti sulle ferrovie od attenuarne almeno le conseguenze.

Le persone, così in Francia, come all'estero, che desiderassero essere udite dalla suddetta Commissione, o che avessero documenti da fornirle, sono pregate d'indirizzarsi al suo presidente, sig. Guillebot de Nerville, ispettore generale delle miniere presso il Ministero dei lavori pubblici.

— Si lavora seriamente, presso la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, per l'organizzazione definitiva dei treni celerissimi (*trains-éclairs*) tra Marsiglia e Parigi, e viceversa. L'inaugurazione di tale servizio avrà luogo entro il prossimo ottobre.

Mediante le macchine perfezionate che sono già in pronto, si farà in 12 ore il tragitto, che colle macchine celeri si compie soltanto in 16 ore; e quindi, essendo di 863 chil. la distanza tra Parigi e Marsiglia, si faranno 72 chil. all'ora.

Si partirà da Marsiglia ad 8 ore ant., e si giungerà a Parigi alle ore 8 pom. Però molte fermate verranno soppresse: da Marsiglia a Lione non ve ne saranno più che due: Avignone e Livron.

Ferrovia Tarvis-Pontafel. — La *Riforma*, del 7, scrive:

Sappiamo che ha avuto recentemente luogo una conferenza fra il nostro ambasciatore a Vienna e i delegati austriaci sig. De Clumeki e De Wittek, allo scopo di facilitare la conclusione della tanto discussa Convenzione ferroviaria fra l'Italia e l'Austria.

Benchè in tale conferenza preliminare non si siano potute risolvere tutte le difficoltà che si opponevano alla detta conclusione, se ne appianarono molte; e perciò giova credere che, mercè qualche nuova concessione reciproca, si venga a raggiungere quell'equo componimento il quale permetta di aprire al pubblico la desiderata linea pontebbana, e così risparmiare al commercio di ambedue gli Stati 7 ore di strada fra Roma e Vienna.

Ferrovie austriache. — La Camera di commercio di Agram ha inviato alla Deputazione regnicolare un lungo *memorandum*, che ha per oggetto la questione delle ferrovie croate e la loro importanza economica.

Ferrovie in Serbia. — In relazione a quanto riferimmo nel numero precedente, la *Corrispondenza Politica* di Vienna ha da Belgrado, 1:

Il principe Milano ha adottato la Convenzione austro-serba relativa alle ferrovie, basata sul progetto fatto a Vienna. Appena il Governo austro-ungarico avrà invitato la Serbia ad avviare dei negoziati relativi, il Governo serbo nominerà dei delegati.

La conclusione del trattato tra la Serbia e l'Amministrazione della ferrovia dello Stato austriaco, concernente la costruzione delle linee ferroviarie in Serbia, avrà luogo allorquando la Commissione dell'Amministrazione della ferrovia dello Stato sarà ritornata dai nuovi paesi serbi, ove essa studia il tracciato delle progettate strade ferrate. Il Principe ha dato in proposito delle assicurazioni ai membri della Commissione sopra indicata.

Ferrovie russe. — Il 7 e 9 corr. doveva adunarsi a Pietroburgo la Commissione internazionale ferroviaria, composta di Tedeschi, Francesi ed Austriaci, per regolare di comune accordo la riduzione delle tariffe per il trasporto delle merci.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nell'*Opinione*:

Si voleva fare della piazza di Termini una delle più belle piazze di Roma. L'ingresso nell'eterna città dalla Stazione doveva essere maestoso. I Papi avevano pensato, un secolo fa, di procurare che la piazza del Popolo, dalla quale entravano generalmente i forestieri che giungevano a Roma, fosse degna della città che venivano a visitare; e Veladier in gran parte aveva saputo effettuare quel grandioso concetto.

Ora, essendo Roma divenuta la Capitale del Regno, era desiderio di tutti che avesse un ingresso che rispondesse per lo meno all'altro alle falde del Pincio.

Infatti, incominciarono a piovere progetti di ogni genere. E quello dell'architetto Montiroli è uno dei più grandiosi. Ma, appunto perchè i progetti erano ricchi e maestosi, le difficoltà divenivano maggiori.

In questa alternativa, la piazza veniva trascurata, e fra poco sarebbe stata un campo di cespugli e un deserto di arena, se una deliberazione della Giunta, su proposta del Sindaco, non fosse venuta in soccorso della povera piazza abbandonata, per darle una sistemazione qualunque, provvisoria, fino a che un'aura più benigna soffiando sull'erario municipale, permetterà di fare qualche cosa di più durevole e monumentale.

Contentiamoci dunque intanto di sapere che presto si metterà mano ai lavori, che consisteranno per ora nel livellare il terreno, costruire viali, piantare alberi e aiuole, e permettere così ai cittadini di potersi recare alla Stazione, senza traversare una squallida landa.

— E nel *Diritto*:

Chi da piazza Venezia si fa ad osservare la via Nazionale, vede in fondo a questa un terreno altissimo sostenuto da vecchie muraglie, e stretto fra la Villa Colonna a sinistra ed il nuovo palazzo Campanari a destra.

La vista, che offre tale terreno, non è punto bella, e il Municipio anch'esso si è convinto che tal luogo va sistemato con un po' di decoro.

A questo hanno pensato di provvedere con un progetto gli architetti Ferdinando Mazzanti e Alessandro Testa. Ecco, in brevi parole, in che consiste tale progetto.

Approfittando dei varii piani che presenta quel terrapieno, hanno ideata una grandiosa fontana; e, per unire l'utile al bello, attorno a questa, costruita una doppia scalinata per salire sui terrapieni, ed un passaggio che da questi permetterebbe di accedere alla via del Quirinale in brevissimo tempo.

Quanto alla fontana, come si scorge dal progetto esposto in piazza Colonna, essa si compone d'una grande cascata d'acqua, che dal muraglione più alto cade su quello sottoposto, e quindi precipita in un vasto bacino, attorno al quale girano le gradinate; da questo bacino l'acqua ricade a scaglioni, fino a tanto che va a raggiungere l'ultimo bacino situato al piano della via Nazionale.

Il concetto del progetto l'offre la configurazione del terreno stesso.

L'insieme viene compiuto, da un lato da un grazioso ninfeo del 700, esistente nella villa Colonna, ornato di colonne e statue in marmo; dall'altro, dall'angolo di un grazioso palazzo ora in costruzione.

La fontana risulta della medesima larghezza di via Nazionale, cosicchè da qualunque punto di questa si godrebbe della vista di essa. Osservando la via dall'alto del muraglione, ove gli architetti propongono di collocare un arco per motivare la caduta dell'acqua, la si vedrebbe come attraverso ad un velo d'acqua.

Da tal progetto appar chiaro che chi da piazza Venezia dovesse recarsi alla piazza del Quirinale od alla via Nazionale, accorcerebbe, passando per le suddette gradinate, di due terzi il cammino. A tale utilità il progetto offre congiunta la comodità di un giardinetto pubblico, che sarebbe veramente opportuno in luogo così frequentato e centrale.

Quanto alla spesa, gli autori del progetto non ne fanno motto; ma deve comprendere che non potrebb'essere cospicua, chi consideri per poco che l'architettura è semplicissima, che grandi movimenti di terra non sarebbero necessarii, ed altre particolarità che per brevità si omettono.

Come si è detto, è necessario dare una forma decente a quell'informe terrapieno.

Il progetto, di cui si è fatto cenno, mirerebbe a questo scopo, presentando pregi d'arte, d'utilità, e soprattutto di non ingente spesa; e per queste ragioni ci sembra che il Municipio potrebbe prenderlo in considerazione, tanto più che gli autori di esso sono valenti architetti e già noti per altri lavori consimili.

Lavori del Tevere. — Il *Diritto* medesimo scrive:

I lavori del Tevere a Ponte Sisto procedono con grande alacrità.

Le palafitte per l'arginatura del fiume a destra ed a sinistra sono quasi tutte piantate.

Ci sono sul luogo quattro macchine a vapore, e vi lavora (compresi i lavori della Farnesina) un mezzo migliaio di operaj.

Speriamo che si riesca a fare la fondazione prima che sopravvengano le pioggie. Se piovesse ora che tutte le macchine e le armature sono esposte alla corrente, sarebbe un disastro anche maggiore dell'anno passato.

Lavori edilizii in Milano. — Il *Sole* dice che la piazza Genova, mercè l'iniziativa dell'ingegnere Ferdinando Viganò, nel breve volgere di due anni fu completata di grandiosi, eleganti e solidi edificii, degni di una metropoli quale è Milano, con circa 1300 locali di abitazione. La sua forma è un C simmetrico. Le case sono a 5 piani; il lato a mezzodì della piazza è di proprietà Vigano; il lato settentrionale è di proprietà Barcaglia, Cernieri, Mangiagalli e Riboni. Ingegneri dei progetti e direttori dei lavori furono: pel lato sud, il suddetto Viganò; pel lato nord, Mangiagalli, Rosa e Tornaghi.

Senza alcun aiuto o incoraggiamento del Municipio, la sola iniziativa privata ha dotato Milano di una bella e spaziosa piazza. La Giunta municipale ha ora il còmpito di sollecitare la definitiva sistemazione del suolo stradale.

Il Corso Genova fra pochissimo tempo sarà completato.

Canale Villoresi. — Il *Sole* dice che col 24 agosto p. p. si chiuse la sottoscrizione all'acqua del canale Villoresi.

L'opera attiva e zelante dei signori delegati comprensoriali ottenne favorevolissimi risultati, poichè precisamente nelle giornate d'agosto, mercè la loro cooperazione, la sottoscrizione raggiunse quei limiti che, se non permettono

l'esecuzione immediata e contemporanea di tutto il progetto, racchiudono estremi più che sufficienti per l'apertura della prima tratta, che è la più importante, e che varrà a dare l'impulso necessario al completamento del progetto.

La miniera di Cludinico. — Scrivono da Ovaro al *Giornale di Udine*:

Questa miniera di carbon fossile, che per molti anni restò quasi inoperosa, ora è tornata ad animarsi, ed una sessantina di operaj vi lavorano continuamente, chi nello scavo del prezioso minerale e chi nella costruzione di altre gallerie, che s'internano nella montagna e mettono a scoperto gli altri banchi. Una trentina di carrettieri, per la maggior parte di Ovaro o di Villa, fanno poi il trasporto del carbone alla Stazione per la Carnia.

Questo fatto si deve al contratto conchiuso dalla Società proprietaria della miniera coll'Amministrazione ferroviaria per la vendita di 3000 tonnellate di carbone, delle quali sarà prossimamente ultimata la consegna alla Stazione per la Carnia, e molto prima che scada il termine prefisso, dimostrandosi così che la miniera dà tale prodotto da poter servire anche per grosse forniture.

È sperabile quindi che l'Amministrazione ferroviaria vorrà approfittare anche in seguito del carbone di questa miniera, il quale, se presenta qualche difetto, tuttavia le viene a costare molto meno che il carbone di provenienza estera.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 27 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 2 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Banca Generale* sedente in Roma, compresa la riduzione del suo capitale da 30 a 25 milioni di lire, mediante l'annullamento di 10,000 azioni, e la conseguente riduzione delle azioni sociali da 60,000 a 50,000.

Trasporto della Capitale. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 14 agosto p. p., con cui dal fondo inscritto al capitolo 62 del bilancio di prima previsione dal Ministero dei lavori pubblici pel 1879 è autorizzata una prelevazione di L. 80,000 da inscriversi al capo 141 « Trasporto della Capitale da Firenze a Roma » del bilancio del Ministero del tesoro per l'anno medesimo; e ciò in relazione alla legge 18 luglio 1878, che autorizza la maggiore spesa di L. 1,835,645.47 pel detto trasferimento, ripartibile nei bilanci 1878-79.

Nuovi biglietti consorziali. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato il seguente decreto del Ministro del tesoro, in data 5 corrente:

Ritenuto che, attesa la dimostrata necessità ed urgenza di provvedere alla fabbricazione di nuovi biglietti consorziali del taglio da *lire venti*, per poter sopperire ai bisogni del cambio di quelli divenuti logori, il Consorzio ha ottenuto dal Governo l'autorizzazione di fabbricarne un milione per la complessiva somma di venti milioni di lire,

Determina quanto segue:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato ad emettere per scorta e per l'uso, e nei modi prescritti dall'articolo 9 del Regolamento approvato con R. Decreto 28 febbraio 1875, n. 2357 (serie 2ª), un altro milione di biglietti da *lire venti* per la complessiva somma di venti milioni di lire, aventi gli stessi segni e distintivi caratteristici già approvati per quei di prima emissione col R. Decreto 21 dicembre 1876, n. 3540 (serie 2ª).

Questi nuovi biglietti saranno ripartiti in 100 serie, numerate dal 271 al 370 inclusive, ed ogni serie sarà composta di 10,000 biglietti numerati dall'1 al 10,000.

Ufficii postali. — La Direzione generale delle Poste annuncia che col 1° settembre corr. vennero aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di 2ª classe:

Armeno (provincia di Novara); Campofiorito (prov. di Palermo); Comelico Superiore (prov. di Belluno); Donada (prov. di Rovigo); Giffoni Vallepiana (prov. di Salerno); Gioia Sannitica (prov. di Caserta); Olevano Romano (prov. di Roma); Pollutri (prov. di Chieti); Ponte a Moriano (prov. di Lucca); Ponte Tresa (Lavena, prov. di Como); S. Giovanni a Teduccio (prov. di Napoli); Taglio di Po (prov. di Rovigo).

Ufficii telegrafici. — Il 1° corr. in Caprino Veronese (provincia di Verona), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; il 2 è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Alviano (prov. di Perugia); il 3 in Gasperina (prov. di Catanzaro), ed il 4 in Tecchina (prov. di Potenza), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia sottomarina — A Westerland, sul Sylt, fu inaugurato solennemente, il 30 agosto, il cordone sottomarino, che unisce direttamente la Germania alla Norvegia. Presiedeva la cerimonia il Direttore generale delle Poste, dottor Stephan, il quale ebbe cura d'inviare all'Imperatore un telegramma per avvertirlo di quel felice avvenimento. L'Imperatore rispose subito, ed il telegramma fu letto durante un banchetto, al quale erano riuniti gli invitati alla festa.

Esperienze telefoniche. — Si legge nel *Temps*:

Abbiamo assistito alle esperienze interessantissime, che sono state fatte nella sala d'aspetto alla Stazione Saint-Lazare. È la Compagnia del telefono Edison che faceva udire ai suoi invitati la voce, il canto, la musica inviata da Asnières, da Saint-Germain e da Maules, col mezzo del trasmettitore a carbone ed a pila di Edison. Ma ciò che v'era di ancor più notevole, era il nuovo ricettore chimico, ultima invenzione del fecondo inventore. S'immagini un cilindro composto di calce e d'azotato di mercurio, sul quale si strofina una lamina legata all'asta fissata al centro della membrana ordinaria dei ricettori telefonici. Si fa girare questo cilindro mentre avviene la trasmissione: le correnti ondulatorie elettriche, passando per effetto del contatto della lamina, operano quest'azione singolare di modificare il coefficiente di sfregamento della lamina sul cilindro e di far vibrare questo. Per conseguenza, l'asta entra in vibrazione, del pari che la membrana, in concordanza colla membrana del trasmettitore, in modo da riprodurre nella loro integrità la voce, il canto, trasmessi ad una distanza che può andare fino a 75 chilometri. Il vantaggio di questa invenzione è quello di far udire la voce e il canto a tutte le persone presenti ad un tempo.

Canale di Panama. — La questione del Canale interoceanico di Panama figura quotidianamente nella stampa di New-York. Il *World* annunzia che il Governo federale, sopra domanda del Nicaragua, ha incaricato il sig. Menocali, ingegnere della Marina, di recarsi nell'America centrale per continuarvi gli studii topografici in quelle provincie, attraverso alle quali dovrebbe passare il futuro canale per la via del lago Nicaragua. Scopo immediato di questi studii è di migliorare la navigazione del Rio San Juan, che pone in comunicazione il lago coll'Atlantico.

Il corrispondente dice che l'opinione, secondo cui al tracciato del canale per la via del Nicaragua dovrebbe preferirsi il tracciato indicato dal Congresso di Parigi, va guadagnando terreno ogni giorno.

— Un telegramma da Filadelfia al *Times* annunzia che l'ammiraglio Ammen, uno degli avversarii del progetto del sig. Lesseps per la costruzione del canale dell'istmo di Panama, aveva accettato l'incarico di esporre al general Grant l'opinione dell'America su questo progetto e di chiedere l'appoggio dell'ex-presidente per la escavazione del canale attraverso il Nicaragua.

L'ammiraglio Ammen avrebbe chiesto inoltre al generale Grant se, nel caso in cui egli venisse invitato dal direttore di una Compagnia responsabile, e dopo ottenute le necessarie autorizzazioni, consentirebbe ad assumerne la presidenza. Il telegramma dice che la risposta del generale su questo punto è stata affermativa, e che essa venne comunicata al Governo di Nicaragua all'effetto di ottenere le concessioni necessarie; e che inoltre non è dubbio che il Governo di Nicaragua consenta a quanto gli viene richiesto.

Il *Times* dice che ora rimane da vedere se il progetto di canale attraverso il Nicaragua verrà accolto con maggiore favore del progetto Lesseps. Constata poi il *Times* che il progetto del celebre costruttore è rimasto paralizzato, perchè non sembrava che esso avrebbe dati dei risultati

abbastanza rimuneratori, e non già, come si pretese, perchè esso avrebbe costituita una infrazione della dottrina di Monröe: argomento contro cui protestano le numerose imprese che si menarono a fine in America con capitali inglesi, e specialmente le due ferrovie che pongono in comunicazione, una l'Atlantico col Pacifico, l'altra il lago di Michigan col golfo del Messico.

Comunque sia, dice il *Times*, il sig. di Lesseps non ha intrapresa l'escavazione del canale di Suez prima di aver sostenute molte lotte. Per lungo tempo si è creduto che egli non sarebbe mai stato in grado di eseguirlo, e non fu che per il suo coraggio e per la sua perseveranza che egli raggiunse il fine dei suoi sforzi.. ......

Il *Times* consiglia al sig. di Lesseps di rivolgersi direttamente al presidente ed al Congresso degli Stati Uniti per chiedere la loro assistenza. « Senza dubbio il sig. Lesseps incontrerà delle opposizioni, specialmente da parte dei fautori del progetto diverso del suo ed anche da parte di coloro che hanno interessi nella ferrovia del Pacifico. Tuttavia il carattere grandioso dell'impresa è tale, da infiammare l'immaginazione dei cittadini dell'Unione, e forse il sig. di Lesseps finirà col superare tutti gli ostacoli ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si giovarono anch'essi delle buone disposizioni del mercato nella scorsa settimana, perciò alle Azioni Meridionali non mancarono transazioni, che le elevarono da 401 a 409; le Obbligazioni relative richieste vivamente a 286.25 poi a 287. I Boni invariati a 591.50.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 295.50 e 296.75; le altre, della serie B, da 292 a 292.75; le nuove, da 267.75 a 269.25

Le Pontebbane pagate a 431.50 e 432.50. L'Alta Italia a 296 e 296.75; le Romane da 124 a 123. Le Ferrovie Centrali Toscane da 448 a 449.

A Parigi, fiacche le Lombarde sul 192; le Obbligazioni sul 264 al 263.50.

Le ferrovie del Sud dell'Austria speravano lauti benefizii dalla esportazione di cereali dall'Ungheria; la speranza fallita reagì sfavorevolmente sui titoli che la rappresentano.

Le Obbligazioni Vittorio Emanuele si tennero sul 275 al 278; le Azioni Ferrovie Romane sul 109 al 111; le Obbligazioni sul 303.

ESTRAZIONI

Ferrovia di Novara — La Direzione generale del Debito pubblico ha pubblicato la distinta delle 126 Obbligazioni da L. 320 caduna della Ferrovia di Novara, il cui servizio venne assunto dal Tesoro dello Stato in forza dell'articolo 12 della Convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 31 agosto stesso anno, n. 4587 (legge 1° aprile 1869, n. 4983), comprese nella 22ª estrazione annuale che ha avuto luogo in Firenze il 29 agosto 1879 (in ordiue progressivo).

194	260	361	401	447	551	721	1088	1565
1962	1996	2014	2024	2025	2141	2182	2214	2472
2864	2690	2815	2843	2877	2897	2935	3072	3138
3685	3978	4063	4356	4369	4828	4835	4887	4916
4924	5048	5195	5243	5595	5726	5829	6036	6088
6112	6170	6311	6426	6466	6575	6615	6674	6851
6879	6883	6900	6992	7016	7464	7551	7565	7615
7694	7768	7876	8045	8235	8295	8623	8629	8822
8908	8937	9051	9125	9203	9633	9667	9836	9846
10365	10420	10491	10514	10655	10755	10769	10770	11010
11149	11156	11280	11416	11793	11991	12176	12625	12988
13024	13176	13505	13638	13705	13714	13873	13893	13935
14168	14609	14629	14634	14671	14678	14824	14906	14972
15209	15238	15260	15330	15373	15395	15569	15760	15854

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1879, mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello scadente al 1° ottobre p. v. (dal 47 al 120 inclusive).

Ferrovia Vittorio Emanuele — La suddetta Direzione generale del Debito pubblico ha pure pubblicato i numeri delle 1332 Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele di L. 500 caduna di capitale, estratte in Firenze il 30 agosto 1879 (in ordine progressivo).

Dal N.	45601	al N.	45632	Obbligazioni N.	32
»	49201	»	49300	»	100
»	70301	»	70400	»	100
»	122701	»	122800	»	100
»	152101	»	153200	»	100
»	182801	»	182900	»	100
»	234401	»	234500	»	100
»	253901	»	254000	»	100
»	272701	»	272800	»	100
»	298201	»	298300	»	100
»	372301	»	372400	»	100
»	393201	»	393300	»	100
»	414401	»	414500	»	100
»	416301	»	416400	»	100

Totale delle Obbligazioni estratte N. 1332

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1879. contro restituzione delle Obbligazioni stesse corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1879, aventi i numeri dal 33 al 45 inclusivi.

CONVOCAZIONI

Società di Tramway e Ferrovie economiche dell'Alta Italia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 25 corrente in Parigi (sede sociale, rue Grétry, 2), per deliberare: sulla combinazione finanziaria per la costruzione del *tramway* da Milano a Pavia, sull'aumento del capitale sociale, sulle modificazioni allo statuto sociale, e sulla creazione di Obbligazioni, e per la nomina degli amministratori.

Banca Siciliana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti e bilancio, e per la elezione di consiglieri e censori.

Avvisi d'Asta

Il 15 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale da Spezia a Cremona, compreso fra la barriera di S. Barnaba della città di Parma ed il fiume Po per Colorno, della lunghezza di m. 21,871, per la presunta annua somma di L. 13,700. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Sino al mezzogiorno del 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Firenze, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di due tettoie alla Caserma d'artiglieria in Foligno, in diminuzione dell'importo di L. 41,477.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito L. 4700 in numerario o rendita D.P.

— Sino al mezzodì del 17 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Venezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una Caserma per l'acquartieramento estivo di una Compagnia alpina in Agordo, in diminuzione dell'importo di L. 56,000, ribassato del 12.37 0\0 nel precedente incanto. Deposito L. 4000 in numerario o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della novennale escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte dell'isola di Sardegna, per la presunta annua somma di L. 333,333.33. Manutenzione per un novennio dalla consegna. Deposito interinale L. 150,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale escavazione dei porti, rade e

spiaggie aperte delle provincie Napoletane, per la presunta annua somma di L. 300,000. Manutenzione per un sessennio dalla consegna. Deposito interinale L. 60,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di arte delle Boe di tonneggio e da ormeggio del nuovo porto di Livorno e delle imbarcazioni del Genio civile, per la presunta complessiva somma di L. 110.800. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 5700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 11,100, idem.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Andria (prov. di Bari), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada consortile detta Castel del Monte, per l'importo di lire 20,374.04. Condizioni d'asta a termini del Capitolato.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Graglia (prov. di Novara), per il Consorzio comunale Graglia, Netro, Occhieppo superiore, ecc., si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione della strada obbligatoria da Netro ad Occhieppo superiore, in diminuzione dell' importo di lire 89,497.08 pel primo tronco, di L. 29,680.76 pel secondo tronco, e di L. 33,351.53 pel terzo tronco, così ridotti in seguito ai ribassi già offerti. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito L. 6000 pel primo tronco, e 2500 per ciascuno degli altri due.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Foggia, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consortile Montesantangelo-San Gio. Rotondo e Matine, della lunghezza di m. 30,972, per l'annuo canone di L. 12.040. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1600 in numerario; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada comunale da Torremaggiore a Casalvecchio, della lunghezza di m. 20,063.50, per il presunto annuo canone di lire 12,066.51. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1000 in numerario; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Prefettura di Teramo, per il Consorzio stradale Isola-Castiglione della Valle Tossiccia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte sul fosso di Tossiccia, per il presunto importo di L. 53,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 9000 in denaro o rendita D. P.

Appalti definitivamente aggiudicati presso il Ministero dei Lavori Pubblici dal 1° al 7 settembre 1879.

L'appalto per la costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Ionio, fra il ponte sul torrente Ricchiardulli e la masseria De Matteo in provincia di Potenza è stato deliberato il 1.o settembre al sig. Legnazzi Gaspare per la somma di L. 177,054.77 col ribasso di L. 16,48 per cento.

L'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale fra Mongiana e Colle Croceferrata in provincia di Catanzaro è stato aggiudicato il 1.o settembre al signor Tranquillo Domenico per la somma di L. 293,705.12 col ribasso di L. 23.55 per cento.

L'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale fra la casa dei Campieri ed il confine colla provincia di Girgenti in provincia di Trapani è stato deliberato il 3 settembre al sig. Burgarella-Ajuola Agostino per la somma di L. 172,341 col ribasso di L. 12.25 per cento.

L'appalto per la sistemazione dell'arginatura a destra del Ticino detta di Campomaggiore in provincia di Pavia è stato deliberato il 6 agosto al sig. Longhi Carlo per la somma di L. 136,244.86 col ribasso di L. 15.36 per cento.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

32ª Settimana. — *Dal* 6 *al* 12 *agosto* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	422,960.07	292.50
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	474,084.50	327.86
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 51,124.43	— 35.36
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	12,886,465.23	8,911 80
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	11,892,994.88	8,224.75
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 993, 470.35	+ 687.05
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	175,600.05	152.03
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	150,778.74	131.45
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 24,821.31	+ 20.58
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.32	4,949,574.22	4,281.87
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.40	4,359,798.13	3,809.68
Differenze nei predotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.92	+ 589,776.09	+ 478.19

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	36,736,42	14,637.91	9,394.66
Piccola Velocità	6,421,13	382.16	3,655.55
Totali . . .	43,157.55	15,020.10	13,050,21

Strade Ferrate Romane

23ª Settimana — *Dal* 4 *al* 10 *giugno* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	527,888.70	16,374.55
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	494,420.74	15,558.54
Differenza (in più . . .	24	33,467.96	816.01
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 10 giugno 1879.	1,667	11,846,680.50	16,306.84
Periodo corr. 1878	1,657	11,869,963.26	16,240.29
Aumento	10	—	66.55
Diminuzione	—	23,282.76	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 maggio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	7,124.06	»	30,263.77	37,387.83
Bagagli e cani.	»	102.70	»	514.48	617.18
Merci a G.V. ..	»	854.38	»	5,079.90	5,934.28
Merci a P.V. ..	»	7,898.47	»	26,007.29	33,905.76
Introiti diversi.	»	343.93	»	591.03	934.96
Totale L.	»	16,323.54	»	62,456.47	78,780.01

A N N U N Z I

FERROVIA DEL GOTTARDO

Appalto dei lavori di terra e delle opere d'arte nonchè dei fabbricati del tronco Immensee-Brunnen.

Gli appaltatori di notoria capacità, o che sono in grado di poter giustificare la loro attitudine tecnica e finanziaria, vengono invitati ad inoltrare le loro offerte per l'appalto dei lavori di terra e delle opere d'arte, nonchè dei fabbricati del tronco Immensee-Brunnen,

Questo tronco consta dei seguenti lotti:

N. I lungo 16.6 chil. con un preventivo di fr. 2,000,000 in cifra rotonda
» II » 9.2 » » » 880,000 »

Totale 20.8 chilometri Fr. 2,800,000 in cifra rotonda

Le offerte ponno farsi per uno dei due lotti o per ambedue insieme e dovranno inoltrarsi sino a tutto **il 20 settembre 1879** all' infrascritta Direzione.

È libero di fare un'offerta in 0|0 del computo preventivo o di offrire altri prezzi.

I piani, i capitolati d'oneri, i computi preventivi ed i patti speciali del contratto sono ostensibili all' Ufficio tecnico centrale a Lucerna od all' Ufficio di sezione a Brunnen.

La libera scelta fra gli aspiranti, i quali resteranno vincolati colla loro offerta sino al 15 ottobre 1879, è esplicitamente riservata.

Lucerna, il 1° settembre 1879.

A nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo

Il primo Segretario SCHWEIZER Il Direttore H. DIETLER.

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETA INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT' ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA
installazioni
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestu, ecc.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 16 corrente, alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni e mezzo a partire dal 1° gennaio 1880 e terminare al 30 giugno 1886 del tronco della Strada consortile, amministrata dalla Provincia, da Venaria Reale a Fiano compreso fra l'abitato della Venaria e quello di Fiano, di metri 13,040.

Il prezzo annuo d'appalto è stabilito nella complessiva somma di L. 5,600.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al quinto dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di sabato 27 corrente a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente ai due quinti dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, il 2 settembre 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di mercoledì 17 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per un novennio a partire dal 1° luglio 1880 e terminare al 30 giugno 1889 del tronco dalla strada consortile, amministrata dalla Provincia, da Germagnano a Viù.

Il prezzo annuo d'appalto è stabilito nella complessiva ed approssimativa somma di L. 4,500.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al terzo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di lunedì 29 corrente a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente alla metà dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 2 settembre 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di mercoledì 17 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio 1880 e terminare al 30 giugno 1886 del tronco dalla strada consortile, amministrata dalla Provincia da Germagnano a Ceres, compreso fra il ponte della Stura presso Germagnano e l'abitato di Ceres, della lunghezza di metri 10,000.

Il prezzo annuo d'appalto è stabilito nella complessiva somma di L. 4,800.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al quinto dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di lunedì 29 corrente a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente ai due quinti dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 2 settembre 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE ROMANE

Ai termini della odierna deliberazione consigliare il dì 13 corrente mese di settembre, a ore 9 antimeridiane, e giorni successivi, occorrendo, sarà eseguita pubblicamente in una sala del palazzo della Direzione generale, posto sulla Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7, l'estrazione a sorte delle appresso Cartelle di Azioni e Obbligazioni:

N. 81 Cartelle di Azioni.
» 73 Cartelle di Obbligazioni serie A
» 25 idem B
» 246 idem C
» 351 idem D, ossia D_1
» 457 idem D_2

della già Società delle *Strade Ferrate Livornesi*, il capitale delle quali sarà pagato ai possessori a cominciare dal 2 gennaio 1880;

N. 12 Cartelle di Obbligazioni serie A
» 34 idem B
» 36 idem C

della già Società della *Strada Ferrata Centrale Toscana* e *Asciano-Grosseto*, le quali, a cominciare dal 2 gennaio 1880, verranno rimborsate con L. 672.52 ciascuna, delle quali L. 500 per capitale e 172.52 per premio, al netto quest'ultimo di L. 27.48 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ecc.;

N. 48 Cartelle di Obbligazioni dell'Imprestito contratto dalla già Società *Lucca-Pistoia* nel 1856.
» 23 dette come sopra nel 1858
» 56 dette delle 16,548 emesse dalla già Società delle *Strade Ferrate Livornesi* il 1° marzo 1860 pel resto e saldo del prezzo d'acquisto della *Strada Ferrata Lucca-Pistoia*, le quali in ordine ai rispettivi istrumenti ed al Regio Decreto del dì 10 febbraio 1860, esser debbono rimborsate il 1° marzo 1880.

Firenze, 4 *settembre* 1879.

Il Reggente la Direzione Generale C. BERTINA.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 17 Settembre 1879 N° 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA

Il lavoro della Commissione per l'inchiesta ferroviaria è oramai così inoltrato, che l'opinione pubblica è in grado di occuparsene con qualche fondamento e di formarsi un criterio sui risultati sperabili anche per coloro che non ne riconoscevano da principio la necessità e l'utilità, tanto decantate. Alcuni organi della pubblica opinione hanno già creduto di poter raccogliere e manifestare le proprie impressioni e previsioni; e ci paiono specialmente notevoli due articoli pubblicati in questi giorni da due giornali autorevoli, benchè di diverso colore ed ispirati da opposti concetti.

Il primo per data e per importanza è quello dell'*Opinione,* che noi crediamo dovere riprodurre per intero, associandoci in gran parte alle idee ivi espresse, però facendo sempre le nostre riserve. Il secondo è quello del *Diritto,* il quale contiene pure alcune giuste considerazioni, benchè d'indole diversa, ma che acquistano valore dal posto che quel giornale occupa nella stampa italiana. Laonde crediamo opportuno di farle conoscere ai nostri lettori, senza voler con ciò esprimere alcun parere definitivo.

Ciò premesso, ecco l'articolo dell'*Opinione*:

Il senatore Brioschi e i suoi colleghi della Commissione procedono impavidi nel faticoso lavoro di provocare, nei pricipali centri d'Italia, i pareri degli uomini che sono o si credono competenti intorno ai difetti del servizio ferroviario ed ai modi migliori di ordinarlo. La Commissione, seguendo il programma del Parlamento, procede con moltissima equità, e va lodata anche per la sua moltissima pazienza. Nelle inchieste, nelle quali si assume la testimonianza di tutti coloro che desiderano parlare, vi sono tre qualità di clienti. Una è degli uomini serii, competenti, i meno numerosi s'intende, e hanno dato alla Commissione anche in questa contingenza, e lo daranno in appresso, un prezioso contributo di giudizii e di pareri. Ma non è facile che un Direttore generale o un consigliere di amministrazione, o un capo-traffico dicano in pubblico tutto ciò che pensano intorno ai difetti o ai bisogni di un Servizio, del quale fanno parte. E converrebbe che la Commissione li sentisse anche a porte chiuse, liberandoli dal pericolo di lasciare in documenti pubblici le loro idee. La verità, la verità: ecco ciò che si deve e preme conoscere con qualunque modo lecito. Nella inchiesta industriale è avvenuto che cose importanti si sapessero in privato, nè si sarebbero dette pubblicamente; e ciò dovrebbe avvenire più facilmente e più spesso nella inchiesta ferroviaria.

La seconda clientela delle inchieste è dei generici, cioè di quelli che percorrono tutti i toni delle generalità, è hanno l'aria di approfondire i varii temi che sfiorano appena. Ma bisogna subirli con rassegnazione. Infine vi sono i temerarii, i visionarii, gli ambiziosi incompresi, i pazzi, che colgono queste occasioni per far parlare di loro e per vedere il loro nome pubblicato nei giornali (*).

Si può asserire che i clienti delle due ultime categorie non fecero difetto sinora alla inchiesta ferroviaria in nessuna città d'Italia. Se i lagni furono molti intorno ai difetti del servizio, pochi furono i pareri veramente concludenti intorno all'ordinamento del servizio stesso. A Milano, a Genova, a Torino, qualcheduno ha con competenza trattato questo tema, ma nessuno ha lasciato sinora una traccia notevole.

Seguendo imparzialmente le opinioni fatte manifeste, appaiono alcuni fatti, che devono richiamare la meditazione degli uomini imparziali. Il materiale ferroviario è scarso, e spesso vecchio: molte macchine, molti vagoni e molti carri, molte traversine sono veterani, che omai domandano il riposo. E quanto più crescono i mezzi di comunicazione ordinaria e ferroviaria all'interno o coll'estero, tanto più crescono pure le esigenze di un servizio puntuale e rapido. Ora, poichè non è lecito supporre che s'intraprendano inchieste così solenni e di tal fatta per burla, o per illudere gli sciocchi, il Ministro delle finanze deve rassegnarsi, per

(*) A questa categoria si potrebbe anche aggiungere i malevoli, i pettegoli, che sono lieti di poter isfogare le loro animosità personali, le loro invidie, occupando il pubblico di recriminazioni ed insinuazioni per ogni conto sconvenienti. Ed anche questi non mancarono finora all'inchiesta ferroviaria. (LA RED.)

questo capitolo della rinnovazione e ristorazione del materiale ferroviario, ad una spesa *molto maggiore* di quella che si suppone. E non potrà negarla; perchè sarebbe strano che, mentre si stanno per ispendere i milioni in nuove ferrovie (di parecchie delle quali non è mostrata tutta l'urgenza o la convenienza), non potessero rendere l'effetto utile medio, se non massimo, che se ne può attendere, le ferrovie esistenti nelle parti d'Italia ove sono più vivi i bisogni dei traffici e dei viaggiatori. A questa previsione della maggiore spesa è uopo che il Ministero si accinga; ed anche in ciò si rafferma un'osservazione del senatore Saracco, la quale va ricevendo ora la consacrazione di un plebiscito nell'inchiesta ferroviaria.

Rimane l'altra indagine dell'ordinamento del servizio: a cui deve spettare? Allo Stato, a Compagnie concessionarie, a Compagnie appaltatrici dell'esercizio ? E in tale ultimo caso, con quale forma di contratti e di responsabilità ? Questa è stata sinora la parte più scarsa e più povera dell'inchiesta. Gl'impiegati officiali delle Ferrovie non hanno la libertà di parola; gli estranei, ad eccezione di pochissimi in Italia, non hanno potuto considerare nell'insieme il vastissimo problema. È sicuro che gli egregi Commissarii dell'inchiesta non si attendevano piani compiuti o soluzioni perfette, ma si attendevano forse qualche cosa di più o di meglio. Gli è che ognuno conosce quella parte di servizio che si connette coi propri interessi, ma langue il sentimento delle cose generali; e fra gl'interessati, anche legittimamente e onestamente, che considerano il problema del servizio ferroviario dal loro aspetto, e quelli che lo considerano dal punto di vista generale, i primi soverchiano.

Ora noi non pretendiamo di dar consigli a uomini così autorevoli come sono i Commissarii della inchiesta, ma ci pare che potrebbero conseguire meglio il loro fine, tenendo un'altra via. Quali sono le condizioni indispensabili di un buon servizio ferroviario in Italia, tenendo conto delle odierne necessità e delle prossime future del traffico nazionale e internazionale ? Questo bisognerebbe chiedere, cercare e fissare. E in questa specie di ricerche, la Commissione ha già trovato e potrebbe trovare più preziosi collaboratori; poichè si è molto parlato sinora di casi speciali, ma poche volte di considerazioni generali, desunte da molti casi speciali.

Quando questo problema fosse risoluto, allora la Commissione potrebbe procedere, a guisa di conclusione, all'esame dell'ultimo. Quale forma d'esercizio è meglio atta in Italia ad adempiere tutte le condizioni richieste dal traffico nazionale e internazionale ? E la conclusione scenderebbe come una necessità sperimentale, non come una necessità dogmatica, figliata da un sistema di filosofia egheliana che deifica lo Stato, o di filosofia economica di certe scuole che deificano la iniziativa individuale. Un esempio gioverà meglio a scolpire un nostro pensiero. L'esame attento delle odierne aspirazioni del commercio conduce alla conchiusione di considerare le ferrovie come una sola rete, la quale riceve e spedisce per la via più breve ed a miglior mercato la merce. Ciò è fissato come un principio nel nuovo progetto ferroviario della Cancelleria germanica.

Qualunque sistema si adotti, questo principio deve trionfare; tanto più che nella nuova legge sulle costruzioni ferroviarie furono deliberate molte linee trasversali conducenti allo stesso punto, le quali sarebbero rovinate, e non darebbero i vantaggi che se ne attendevano e che ne fecero in gran parte stanziare la costruzione, se non si attuasse il principio della minima percorrenza e del minimo prezzo. La Commissione vedrà essa quale forma d'esercizio meglio sia adatta ad attuare questo principio, che insieme a tanti altri rappresenta le condizioni indispensabili di un servizio ferroviario razionale adattato ai bisogni d'Italia nostra. In tal guisa si preparerebbero utili documenti e norme alle discussioni del Parlamento, il quale non potrebbe più con tanta licenza lanciarsi nel pelago dei così detti principii economici, e sarebbe costretto a trattare un tema così serio e sperimentale con argomenti serii e sperimentali.

Ecco ora i brani principali dell'articolo del *Diritto* :

....Se non compiuto, il lavoro (della Commissione) promette di essere assai bene avviato alla ripresa delle tornate parlamentari. E che lo sia presto e bene, è assoluta necessità.

Le condizioni precarie, nelle quali versano le nostre Ferrovie, sono cagione di inconvenienti gravi, che davanti alla stessa Commissione si deplorano dovunque. Le Amministrazioni ferroviarie possono ben gareggiare di zelo e di premure, ma sentono il loro carattere provvisorio, i limitati poteri, l'incertezza del domani. Ne soffrono gli interessi del commercio, quelli di coloro che volsero ad opere ferroviarie il loro denaro, e lo stesso materiale delle ferrovie, il quale da due anni a questa parte è soggetto ad un rapido deperimento. Colpa il carattere provvisorio delle Amministrazioni, non si fa alcuna spesa più che ordinaria; non si seguono i miglioramenti introdotti nel servizio dei viaggiatori e delle merci a grande e piccola velocità; e non si può far ragione ad alcun lamento, per quanto giusto, del pubblico. Di questo passo, ripetiamo, non vi sarà diligenza e capacità di amministratori, di gerenti e di personale tecnico, che bastino a salvare le nostre Ferrovie da un grande deperimento.

Cotesto è il primo *periculum in mora*, ma non è il solo. Ve ne ha un altro, il quale sembra piccolo adesso e sfugge agli occhi di molti, ma potrebbe avere conseguenze ancora più gravi del primo. Già si è visto in qual modo si è venuta via via riformando la Commissione d'inchiesta. Vi prevalevano dapprima i partigiani dell'esercizio privato, e tutto l'indirizzo dell'inchiesta, per quanto coscienzioso ed imparziale, tendeva a metterne in evidenza la prevalenza. Il principio dell'esercizio privato aveva riportato un grande trionfo alla Camera, che si era dovuta poi acconciare ad un provvisorio esercizio governativo, colla sicurezza, che si vede adesso, di trarne anzi una riprova dei suoi inconvenienti. Ma cotesto esercizio governativo aveva pur molti ed infaticabili fautori, di quelli che non si danno per vinti, e sanno trar profitto da ogni avvenimento, anzi provocarli favorevoli alla loro opinione.

Avvenne che a buona parte del pubblico incominciò a sembrare peggiore d'ogni male il provvisorio ordinamento presente. Se l'esercizio privato, come si ammette, è più difficile ad ordinare, se ne esca pure coll'esercizio governativo, purchè subito. Questo è il pensiero di molti, il quale non è meraviglia se fu accolto in Senato. Così la Commissione di inchiesta si andò via via modificando, per guisa che all'on. Jacini è succeduto nella presidenza l'on. Brioschi.

« Questo mutamento è pieno di significato », soggiunge il *Diritto;* ma noi non possiamo ammettere in alcun modo i suoi apprezzamenti circa le differenti disposizioni e tendenze degli on. Jacini e Brioschi ; non possiamo soprattutto ammettere che l'on. Brioschi, di cui lo stesso *Diritto* riconosce la *corretta imparzialità*, « nelle sue domande e nell'indirizzo delle sue ricerche, certo senza volerlo, forse anche senza avvedersene, *raccoglie tutto quanto può deporre contro l'esercizio ferroviario di private Società*, od almeno mostrarne le difficoltà ed i pericoli ».

Oltrecchè ciò sarebbe evidentemente contrario alla riconosciuta *perfetta imparzialità*, sarebbe poi affatto contrario al ben noto carattere dell'on. Brioschi, superiore ad ogni eccezione, ad ogni spirito di partito.

Fatta questa indispensabile rettifica o riserva, dobbiamo del pari respingere, per conto nostro, l'asserzione del *Diritto*, che « ogni dì più si dimostra l'*infinito orgoglio* di coloro che avevano la pretesa di conoscere il problema ferroviario in tutte le sue parti, senza bisogno di alcuna indagine »; perocchè noi pure, senza ombra di orgoglio, fummo e siamo tuttora di quelli che credono si potessero raccogliere le notizie ed i criterii desiderati *con molto minore apparato e minore dispendio* (come dice benisssimo la *Nazione*).

Dopo ciò, riferiamo senz' altro le conclusioni dell' articolo del *Diritto*:

Del resto, la questione dell'esercizio, specialmente nei suoi criterii fondamentali, ci sembra troppo spesso sfuggita o sfiorata appena. Se ne è discusso profondamente alla Camera, questo è vero; e d'altronde l'indirizzo di tutta l'inchiesta è piuttosto, come giova, tecnico che dottrinario. Pure gioverebbe che il principio fondamentale, la tesi che determinò, si può dire, l'inchiesta, fosse trattata alquanto più diffusamente. Si potrebbero invece trascurare alcuni lamenti del Commercio locale o di individui, che non hanno proprio alcuna attinenza coll'obbietto dell'inchiesta (*).

Nel complesso, però, vediamo che l'inchiesta, dovunque si reca, è seguita con interesse, e raccoglie anche deposizioni autorevolissime. Un progresso nello spirito pubblico, riguardo alle inchieste parlamentari, c'è senza dubbio. Il paese ne comprende l'utilità, la seconda, e la circonda di quel rispetto e di quelle simpatie, che giovano a renderla più facile e proficua.....

L'inchiesta è lungi ancora dall'essere compiuta: eppure quanti giudizii non ha modificati, quanti apprezzamenti corretti, quanti dubbii convincimenti affermati! Noi siamo convinti che alla fine ne uscirà la luce invocata.

Ma sarebbe necessario che il Governo si preparasse sin d'ora il còmpito suo, il quale rimane pur sempre, anche dopo l'inchiesta, pieno di difficoltà. E l'inchiesta stessa dovrebbe essere completata da uno studio diligente, imparziale, minuto, sulle condizioni in cui è posto l'identico problema negli altri paesi, ma specialmente in Inghilterra, Germania, Francia, Austria-Ungheria e Belgio. Senza questo studio, sarebbe ancora presunzione risolverlo. A voler rifare esperienze d'altre nazioni ci potrebbe costare senza misura, più che a studiarlo. D'altronde, cotesto studio gioverà anche a temperare e modificare alcune delle conclusioni stesse dell'inchiesta. La quale allora soltanto potrà dirsi completa, che nessuna parte del problema sarà trascurata, nessun elemento inapprezzato di quelli che possono giovare alla sua migliore soluzione.

(*) In ciò conveniamo pienamente col *Diritto*.

(La Red.)

FERROVIA DEL GOTTARDO

SETTIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 28 *giugno* 1879.

VI. — Esercizio.

A. *In generale* (Contin.) — *V. num. 37.*

Il *Regolamento pegli operaj dei laboratorii*, finora in vigore, venne sostituito da uno nuovo, corrispondente alle prescrizioni della legge federale del 23 marzo 1877 sul lavoro nelle fabbriche, ed approvato dal Consiglio di Stato del Cantone del Ticino.

La *manutenzione e l'uso degli apparecchi per l'estinzione d'incendii* alle Stazioni di Biasca, Bellinzona, Locarno, Lugano e Chiasso, furono regolati mediante una *Istruzione; e l'uso e l'adattamento dei locali di servizio*, mediante prescrizioni speciali.

Si annuì al *regolamento sull' uso del materiale mobile* tra tutte le Amministrazioni che fanno parte dell'*Unione internazionale*, quantunque pel momento la nostra Amministrazione non applichi che il regolamento dell'Unione italo-germanica sull'uso reciproco dei vagoni. — Abbiamo egualmente annuito affinchè *l'accordo riveduto circa l'uso reciproco dei vagoni da merci nel traffico diretto delle Ferrovie svizzere* entri *provvisoriamente* in vigore col 1° gennaio 1879, però con riserva della revisione di alcune delle stipulazioni circa l'epoca del compimento della linea del Gottardo.

L'annata, di cui si occupa il nostro rapporto, comprende pure l'entrata in vigore della legge federale del 18 febbraio 1878, concernente *l'esercizio della polizia delle Ferrovie.* A termini di questa legge, vennero incaricate diverse categorie d'impiegati dell'esercizio di provvedere alla polizia della strada ferrata, ed alle traverse della strada; come nelle carrozze dei viaggiatori, vennero esposti degli avvisi colle prescrizioni della legge precitata e del regolamento di trasporto per le ferrovie svizzere, che si applicano più specialmente alla località.

Vista la continua diminuzione dei prodotti in confronto di quelli dell'anno precedente, e per evitare, se possibile, un *deficit* nell'esercizio, si dovette pensare a realizzare delle nuove *economie.* I premii accordati per economie al personale delle macchine furono ridotti, il vestiario di servizio dei guardiani semplificaeo; vennero soppressi i posti di aggiunto alla Direzione dell' esercizio, di aggiunto-tecnico all' Ingegnere dell' esercizio, di contro-mastro a Lugano, di Capo-Stazione e di guardiano a Claro; vennero pure ridotti gli stipendii di alcuni impiegati, e licenziati un aiutante addetto alla pulitura delle locomotive, 5 guardie notturne, e 5 donne incaricate della pulizia; ed infine venne ridotto anche il personale degli operaj pel servizio di manutenzione della strada. Un cantoniere venne collocato come guardiano di Stazione pel servizio di Stazione, ed il guardiano della Stazione di Claro, al quale vennero attribuite le funzioni di Capo-Stazione, in seguito alla soppressione di questo posto, prese il rango di portiere. Il capo-macchinista (sino allora contro-mastro), nominato in luogo di un macchinista congedato, deve, oltre al suo servizio di circolazione, dirigere i lavori delle officine di riparazione a Lugano.

B. *Orarii e prospetto della circolazione dei treni.*

L'*orario estivo* entrò anche quest'anno in vigore al 1° giugno. Nel tempo di sua durata, circolarono sulle due linee 4 treni al giorno in ogni direzione.

Nell'*orario invernale*, introdotto il 1° novembre, i treni vennero ridotti a 3 per ogni direzione sulle due linee, e con ciò si potè effettuare una nuova diminuzione delle spese d'esercizio, senza portare pregiudizio al traffico locale ed a quello di transito sulle due sezioni.

L'Amministrazione della Società di navigazione a vapore sul lago Maggiore denunciò, al cominciamento del servizio d'inverno, la Convenzione con essa conclusa circa l'esecuzione d'un servizio notturno corrispondente col nostro treno 5, e che faceva progredire la posta internazionale al di là di Locarno.

In seguito a ciò, la posta internazionale venne di nuovo diretta per la via del Monte Ceneri; ed allo scopo di permetterle di poter arrivare a Milano nel tempo voluto, venne ristabilito il primo treno in partenza da Lugano, che era stalo prima organizzato, ma che poi fu soppresso a motivo delle spese considerevoli ch'esso cagionava alla nostra Società. Il Dipartimento federale delle Poste contribuisce alle spese di questo primo treno.

Nel 1878, 5312 *treni circolarono* sulle linee ticinesi di pianura, cioè:

3852 treni viaggiatori (3850 regolamentari e 2 supplementarii)
1460 treni misti.

Il percorso di questi diversi treni fu di:

173,158	chilometri-trazione
2,426,976	» assi
10,435,809	» tonnellate (peso lordo).

Circolarono sulle nostre linee 588 vagoni stranieri, mentre 266 dei nostri vagoni soltanto trasportarono su altre linee. I vagoni stranieri percorsero 43,134 chilometri-assi sulla nostra ferrovia, ed i nostri, 89,860 sulle ferrovie estere.

C. Prodotti e Statistica del traffico.

1877 Fr.	C.	0/0		1878 Fr.	C.	0/0	più che nel 1877 Fr.	C.	meno che nel 1877 Fr.	C.
			I. Prodotti diretti							
382,567	30	64.63	1° Viaggiatori	341,371	90	61.48	—	—	41,195	40
22,753	50	3.85	2° Bagagli	21,801	75	3.93	—	—	951	75
12,559	85	2.12	3° Cavalli e bestiame	14,722	70	2.65	2162	85	—	—
131,362	94	22.20	4° Merci	138,166	14	24.88	6803	20	—	—
549,243	59	92.80		516,062	49	92.94	—	—	33,181	10
42,624	94	7.20	*II. Prodotti indiretti*	39,190	95	7.06	—	—	3,433	99
591,868	53	100.00	Totale	555,253	44	100.00	—	—	36,615	09

La causa del risultato sfavorevole, che, come rilevasi dal premesso prospetto, si ottenne nel 1878, devesi attribuirla al persistente ristagno delle imprese di costruzione, nonchè a quello del commercio e dell'industria.

Nella notevole diminuzione di fr. 41,195.40 di prodotti, che si ebbe nel trasporto dei viaggiatori, figurano tutte le Stazioni: quelle della linea Biasca-Locarno per fr. 26,534.90, e quelle della linea Lugano-Chiasso per fr. 14,660.50.

Il *deficit* di fr. 951.75 nel trasporto dei bagagli è una conseguenza della diminuzione dei prodotti nel movimento dei viaggiatori. Quanto all'aumento di fr. 2182.85 pel trasporto dei cavalli e del bestiame, aumento proveniente per la maggior parte delle spedizioni di bestiame da macello fatte dall'Italia, la linea Biasca-Locarno vi ha contribuito per fr. 1525.75, e quella di Lugano-Chiasso per fr. 637.10.

Pel trasporto delle merci, avvi un cambiamento in ciò, che le derrate ed i commestibili offrono un aumento del 16 0/0, mentre i materiali da costruzione dànno una diminuzione del 34 0/0. L'aumento dei prodotti di fr. 6803.20 ottenuto per un numero di tonnellate trasportate, approssimativamente eguale, e di cui fr. 5445.26 risguardono la linea Biasca-Locarno, e fr. 1357.94 quella Lugano-Chiasso, proviene principalmente da ciò, che le merci trasportate entravano in una catogoria di tariffa più elevata.

D. *Spese e Statistica dell'esercizio.*

Le *spese* dell'esercizio 1878, in confronto di quelle dell'esercizio precedente, si trovano *ridotte* per tutte le rubriche, cioè:

I.	Amministrazione generale dell'esercizio	Fr. 8,963.28
II.	Sorveglianza e manutenzione delle linee	» 33,625.36
III.	Servizio di spedizione	» 12,153.87
IV.	Servizio del movimento	» 29,629.67
V.	Diversi	» 211.62
	Totale	Fr. 84,583.80

Le spese relative ai diversi rami del servizio dànno luogo alle seguenti osservazioni.

I. *Amministrazione generale dell'esercizio.* — La parte relativa alle spese dell'Amministrazione centrale è rimrata sensibilmente al disotto di quella dell'esercizio precedente, avvegnacchè il posto di capo del III Dipartimento rimasto vacante per la morte del Direttore sig. Weber, non venne rioccupato. Inoltre si è economizzato nelle spese di stampa.

Le spese d'ufficio della Direzione dell'esercizio furono ridotte in seguito alla soppressione, già menzionata nel rapporto dell'anno scorso, del posto di Capo dell'esercizio, nonchè di quello d'aiutante del detto Ufficio, il quale venne esonerato dalle sue funzioni nel corso dell'anno. Per contro, vi fu aumento nelle spese *Diverse,* pel motivo che, in luogo di dover pagare, come l'anno antecedente, per soli 4 mesi il premio d'assicurazione contro le disgrazie per gl'impiegati dell'esercizio, si dovette pagare il premio annuale completo. La proporzione per cento delle spese dell'Amministrazione generale dell'esercizio, lasciando a parte le spese per l'Ufficio dell'esercizio, per l'Economato per la tipografia di servizio, in luogo d'essere del 13.86 0/0, si ridurrebbe al 10.01 0/0.

II. *Sorveglianza e manutenzione delle linee.* — Nei capitoli. stipendii, uniformi e spese d'ufficio del personale di sorveglianza della linea, si potè di nuovo realizzare un'economia importante, in seguito alla riduzione del personale effettuata l'anno scorso, e continuata nell'esercizio ultimo, come pure in seguito alle modificazioni introdotte nel vestiario dei guardiani. Le spese relative alla manutenzione della strada propriamente detta, sono del pari inferiori di molto a quelle dell'esercizio precedente. Benchè violente pioggie ed uragani abbiano cagionati parecchi danni al corpo stradale ed agli acquedotti, le spese richieste dalle riparazioni di queste opere d'arte non raggiunsero la somma a cui pervennero l'anno scorso.

I lavori di ordinaria manutenzione, sia dei movimenti di terra ed opere d'arte, sia della strada e delle costruzioni, permisero di diminuire costantemente il numero degli operaj impiegati in via regolare alla manutenzione della linea, senza però che ciò abbia portato pregiudizio alla buona conservazione della strada stessa. Oltre i lavori di ricostruzione delle parti danneggiata dalle intemperie, e quelli di manutenzione della strada, vennero eseguiti i seguenti lavori, che presentano una qualche importanza: compimento della gettata di pietre (530 metri cubi) destinata a proteggere il terrapieno formante l'ala destra presso il ponte del Ticino; gettata per garantire la diga nel Ticino presso Cresciano; ingrandimento del piazzale di scarico alla Stazione di Locarno; trasferimento del fabbricato provvisorio pei viaggiatori di Locarno e sua trasformazione in una tettoia di deposito; costruzione di un condotto di scolo alla Stazione di Gordola; costruzione di un binario di pesatura, ed impianto di 3 segnali alla Stazione di Chiasso.

III. *Servizio di spedizione.* — La proporzione per cento delle *Spese generali* pel servizio dei viaggiatori e servizio delle merci, si accrebbe in confronto dell'anno precedente, malgrado la notevole diminuzione delle spese realizzate in questo capitolo, e forma il 21.3 0/0 delle spese totali d'esercizio (esercizio enteriore 20.31 0/0). La diminuzione di spese si riferisce per la maggior parte, anche in quest'anno, agli stipendii (soppressione delle guardie notturne) ed alle spese d'ufficio. Un'altra riduzione proviene dal capitolo « *Riscaldamento*, illuminazione e pulizia », e risulta dal licenziamento delle persone incaricate della pulizia degli Ufficii.

IV. *Servizio del movimento.* — Le *spese generali* ammontano al 3.44 0/0 della spesa totale, in luogo del 3.62 come l'anno scorso.

Le *spese per la trazione* formano il 19.91 0/0 della spesa totale. Esse comprendono:

Stipendio, vestiario ecc. dei macchinisti e fuochisti . . . . Fr. 32,110.21

Consumo	Combustibile	Fr. 46,329.19	
	Grasso ed olio	» 3,612.56	
	Piccolo materiale di pulizia . .	» 491.24	
			» 50,432.99

Pompe ad acqua . . . . » 898.59

Manutenzione (fr. 16,251.49) ed assicurazione (fr. 1,363.57) delle locomotive . . . . » 17,615.06

Totale Fr. 101,056.85

Le spese della trazione furono nuovamente inferiori di molto a quelle dell'esercizio precedente.

Esse ammontavano nel 1877 a . . . . . Fr. 121,952.59
1878 a . . . . . » 101,056.85

Differenza in meno . . Fr. 20,895.74

(*Continua*)

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato l'appalto dei lavori per l'impianto della Stazione internazionale definitiva di Ventimiglia, il cui importo ammonterà, secondo il preventivo fatto, a L. 1,700,000.

In seguito a tale autorizzazione, sappiamo che la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia sta provvedendo con tutta sollecitudine alle pratiche per il detto appalto.

Il 20 corrente avrà luogo in Torino una conferenza fra i capi dei Servizii attivi delle Ferrovie dell'Alta Italia per istudiare e concretare i provvedimenti più opportuni a dare un regolare sviluppo al servizio dei trasporti attraverso i Giovi; ciò che è oramai reso indispensabile pel rilevante incremento verificatosi quest'anno nei trasporti in provenienza da Genova; incremento che si ha motivo di ritenere che sarà per continuare, anche in maggiori proporzioni, man mano che progrediranno i lavori del porto di Genova e saranno collocati i nuovi binarii sulle calate.

Sappiamo che si darà mano immediatamente agli studii definitivi del progetto per la linea Novara-Pino da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, a cui ne venne affidata, come annunciammo, la costruzione.

A rendere più spedito il lavoro di tali studii, l'Amministrazione medesima ha suddiviso il progetto in cinque sezioni, ed ha già rassegnato al Ministero le proposte del relativo personale tecnico, tanto per la Direzione generale dei lavori, quanto per le singole sezioni.

Ieri ebbe luogo l'apertura delle schede per l'appalto della costruzione dei varii Magazzini occorrenti alla Stazione centrale di Milano, in seguito all'abbandono dell'area destinata all'erezione della nuova Dogana. I suddetti lavori sono divisi in due gruppi: il 1° comprende i Magazzini per l'Economato, Materiale e Trazione, Officine e Manutenzione; il 2° comprende il magazzino pel Materiale fisso.

Sappiamo che concorsero alla gara oltre 20 Ditte, e che taluna di esse offerse un rilevante ribasso sul prezzo d'appalto.

Pel giorno 2 ottobre è indetta la gara fra le Ditte nazionali per la fornitura dei 200 carri chiusi da merci, di cui abbiamo tenuto parola nel precedente numero. La presentazione delle relative offerte dovrà effettuarsi entro il 30 corrente mese.

Delle 10 nuove locomotive, di cui l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia propose al Ministero il sollecito acquisto, come già annunciammo, sappiamo che il Ministero medesimo ha frattanto deliberato la fornitura di 5 delle dette macchine, dandone la commissione allo Stabilimento di Pietrarsa in Napoli.

L'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, che stava occupandosi, come annunciammo, del programma per gli esami di concorso ad alcuni posti per ingegneri, ha ora pubblicato tale programma, e noi lo riferiremo integralmente nel prossimo numero, a norma degli interessati.

Frattanto avvertiamo che il concorso sarà aperto per 24 posti d'*Ingegneri-Allievi provvisorii*, e si chiuderà il 30 novembre p. v.

Ecco le deliberazioni prese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella scorsa settimana:

La Sezione prima approvò i progetti definitivi del quarto e quinto tronco fra Castelvetrano e S. Ninfa, Salemi, Calatafimi ed Alcamo della ferrovia Marsala-Trapani, e sette progetti di opere di consolidamento a difesa lungo i tronchi ferroviarii Romagnano-Bellamuro-Taranto-Reggio, Caldare-Canicatti, Napoli-Potenza, e Trivigno-Potenza.

Dalla Sezione seconda furono approvati i progetti delle seguenti opere:

Ributto e difesa frontale dell'argine Zuccolini sulla sinistra della Secchia nel Comune di Carpi, provincia di Modena;

Sistemazione dell'argine sinistro di Adige al drizzagno Loredan e Taglio Oca in Comune di Cavarzere (Este);

Sistemazione e difesa frontale dell'argine destro del Po al froldo Pastore Superiore in provincia di Ferrara, e sistemazione dell'argine sinistro del fiume stesso presso Ostiglia, in provincia di Mantova;

Sistemazione dell'argine sinistro di Adige da Rotta Sab-

badina alla rampa del ponte natante di Lusia in Comune di Barbona (Este);

Imbancamento del froldo Baroni in destra di Po nel Comune di Carbonara, provincia di Mantova;

Sistemazione dell'argine sinistro di Adige da Taglio Oca a Valle Boeggia in Comune di Cavarzere (Este);

Aumento da 5 a 7 metri dei fondali nella zona del porto di Messina, antistante alla banchina occidentale del Lazzaretto.

Finalmente il Consiglio generale approvò il proposto perimetro consorziale per le arginature di seconda categoria a destra della Livenza ed a sinistra del Monticano in provincia di Treviso; quello analogo a sinistra del Guà, dal ponte di Trissino a quello di Sarego in provincia di Vicenza; approvò pure il progetto definitivo per la escavazione del Porto Mediceo di Livorno, ed il progetto di appalto per la provvista del materiale metallico per l'armamento delle linee di Vallelunga e delle Caldare, salvo lievi modificazioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni ferroviarie. — Leggiamo nel *Diritto* del 16:

Ieri ebbe luogo al Ministero dei lavori pubblici la prima seduta della Commissione per lo studio della ferrovie a cui si potrebbero applicare i sistemi più economici di costruzione e di esercizio.. L'on. ministro Baccarini, che presiedeva l'adunanza, pronunciò un discorso, col quale, ringraziati gli intervenuti d'aver accettato il mandato loro conferito, espose lo scopo ch'egli erasi prefisso nominando la Commissione, fece presente le diverse considerazioni a cui si dovrà avere riguardo nell'adottare per ciascuna linea i sistemi ordinarii o gli economici; e pregò la Commissione perchè volesse, in primo luogo, prendere in esame le linee che, a tenore della legge, hanno assoluta precedenza nella costruzione, quale l'Ivrea-Aosta e gli allacciamenti dei capoluoghi di provincia alla rete generale.

L'on. Ministro dichiarò infine che poneva a disposizione della Commissione tutti gli elementi esistenti presso il Ministero; e disse che, se la Commissione lo credesse necessario, essa potrà anche delegare alcuni dei suoi membri per ispezionare le località che le ferrovie devono attraversare.

Parlarono quindi i signori Rivera, Imperatori, Ferrucci, Corvetto e Lanino sugli studii in generale da intraprendersi dalla Commissione; e fu stabilito di nominare una Sotto-Commissione di quattro membri, coll'incarico di formulare l'ordine dei quesiti da trattare. La Sotto-Commissione fu nominata dall'on. Ministro nelle persone dei signori Lanino, Imperatori, Rivera e Corvetto.

— Stamane la Commissione stessa tenne la seconda adunanza, sotto la presidenza dell'on. Ministro, e prese ad esaminare le linee che per legge hanno la precedenza per la costruzione, cioè l'Aosta-Ivrea, la Sondrio-Colico-Chiavenna, la Belluno-Feltre-Treviso, la Macerata-Albacina, l'Ascoli-San Benedetto, la Teramo-Giulianova e la Lecco-Colico, emettendo sopra ciascuna di esse il proprio parere.

Forniture ferroviarie nazionali. — Leggesi nel *Diritto* del 15:

In seguito all'ordine del giorno votato dalla Camera dei deputati durante la discussione dello stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, le Camere di commercio delle diverse provincie furono invitate a procurarsi una esatta indicazione degli articoli che potrebbero formare soggetto di forniture nazionali per le Amministrazioni delle nostre ferrovie.

Le Camere essendosi rivolte ai proprietarii di opificii meccanici ed ai principali industriali locali, onde volessero iscriversi per quegli articoli alla fornitura dei quali avessero voluto concorrere, sono state così in grado di adempiere esattamente l'incarico ad esse affidato; e ciascuna ha potuto trasmettere all'anzidetto Ministero il richiesto elenco, pel quale il Governo è messo alla portata di conoscere in quale misura potrà dare la preferenza alle forniture nazionali per tutto quello che possa occorrere alle nostre ferrovie.

Ferrovie Sarde. — Lo stesso giornale dice:

Con recente decreto del Ministero dei lavori pubblici e di quello di agricoltura, industria e commercio, la Società delle ferrovie dell'isola di Sardegna è stata autorizzata ad adottare, in via di esperimento, alcune modificazioni alle tariffe vigenti: fra le quali quelle di un'apposita tariffa ridotta pel trasporto degli operaj agricoltori viaggianti in campagna, e di un altro locale per la spedizione delle granaglie.

Ferrovie Venete. — Ecco il testo della deliberazione presa dal Consiglio provinciale di Venezia, come annunciammo nel numero precedente:

« Il Consiglio delibera:

« 1. Di offrire al Governo per la costruzione della linea Mestre-San Donà-Portogruaro, oltre il quoto di due decimi incombenti alla Provincia per l'art. 5 della legge 29 luglio 1879; un ulteriore concorso corrispondente a due decimi del contributo imposto alla Provincia stessa.

« 2. Di offrire al Governo per la costruzione della linea Adria-Chioggia, oltre al quoto di un decimo incombente alla Provincia per la legge 29 luglio 1879, un ulteriore concorso corrispondente a due decimi del contributo imposto alla Provincia stessa.

« 3. Che della quota incombente alle Provincie di Venezia e Rovigo, nonchè dell'aumento offerto all'articolo 2°, cinque noni stieno a carico della Provincia di Venezia, e quattro noni a carico di quella di Rovigo.

« 4. Di offrire pure al Governo l'anticipazione della intera somma a carico della Provincia, così per la quota ad essa incombente per legge, come per quella maggiore. Con questa deliberazione votata assume poi la Provincia i diritti che le riserva l'art. 14 della legge, tanto per la linea Mestre-San Donà-Portogruaro, quanto per la linea Adria-Chioggia.

« Le suddette offerte sono subordinate alla condizione che sieno esse comprese nel numero di quelle che dovranno inserirsi nel bilancio del 1880, e s'intraprendano i lavori nei primi mesi dell'anno stesso, colla loro successiva regolare prosecuzione.

« 5. Delle operazioni finanziarie, che si renderanno necessarie qualora le deliberazioni prese negli articoli precedenti abbiano il loro effetto, venne incaricata la Deputazione provinciale, la quale riferirà al Consiglio per la sua approvazione.

« 6. Sono revocate le deliberazioni prese nella seduta del 7 marzo 1877, eccetto quella del N. 3, che rimane immutata ».

— Ci scrivono poi da Rovigo, che quel Consiglio provinciale ha dato facoltà alla propria Commissione ferroviaria di offrire al Governo un aumento sulla quota di concorso per la costruzione della linea Adria-Loreo-Chioggia nella misura che troverà necessaria e conveniente allo scopo di conseguire la priorità di esecuzione; per modo che sieno stanziate nei bilanci dello Stato del 1880 ed anni avvenire le somme occorrenti, e che nel quadriennio sia assicurata l'apertura all'esercizio della linea; ritenuto però che, se nel quadriennio la strada non sarà aperta, la Provincia si tiene esonerata da ogni impegno per qualsiasi concorso maggiore dell'obbligatorio.

Ferrovia Treviso-Belluno. — La *Provincia di Belluno* scrive:

L'on. Ministro dei lavori pubblici dispose perchè sieno tosto intrapresi gli studii del progetto definitivo della linea ferroviaria di 2ª categoria Belluno-Feltre-Treviso, e ne affidò la direzione al sig. Ingegnere-Capo del Genio civile governativo in Belluno, alle cui dipendenze fu assegnato

l'occorrente personale tecnico, onde gli studii sieno eseguiti colla maggior possibile sollecitudine.

— Lo stesso giornale aggiunge poi:

Il personale incaricato dal Ministero del progetto di dettaglio della nostra ferrovia si compone di N. 19 fra ingegneri e disegnatori, e di tre inservienti, sotto la direzione dell'ingegnere-capo cav. Giuseppe Frigimelica.

Le squadre sono due, delle quali una deve occuparsi del tracciato da Belluno a Feltre, l'altra di quello da Feltre a Treviso.

L'Ufficio di direzione risiederà in Belluno.

Ferrovia Pontebbana — Nella seduta del 9 corr. al Consiglio provinciale di Udine, discutendosi sul resoconto morale di quella Deputaziane provinciale, il cons. Giacomelli diede i seguenti schiarimenti circa la ferrovia pontebbana:

Egli disse che la Deputazione provinciale ha ragione di essere lieta per la ferrovia pontebbana compita, ma che devesi deplorare che il tronco austriaco, pronto da parecchi mesi, rimanga tuttora inerte. Le questioni tra i due Governi e le due Società ferroviarie austriache sono parecchie, complesse e gravi. Aggiunge di aver assistito ad una conferenza sull'argomento presso l'on. Cairoli, ed assicura che il Ministero attuale pone il maggiore studio per ottenere vittoria. La ferrovia della Pontebba costerà 40 milioni, ed è importantissima, perchè grandi interessi commerciali stanno collegati intorno ad essa.

L'on. Giacomelli disse di avere ricordato all'on. Cairoli come non sarebbe decoroso che una linea internazionale come questa si aprisse senza solennità; e si augura che, sciolte presto le questioni pendenti, le due nazioni, rappresentate dai loro governanti, possano quanto prima stringersi la mano sul confine nordico del Regno. — (V. *Notizie ferroviarie estere*).

— Nella seduta poi del 10, trattandosi del sussidio della Provincia di Udine delle L. 500,000 per la Pontebbana, l'on Giacomelli disse credere anch'egli, non sia più da insistere nel rifiutare il pagamento; ma, circa al modo di pagare, non conviene che non si possa tentare col Governo di esser posti a pari condizioni delle altre Provincie, che ora, per la nuova legge ferroviaria, avrebbero da pagare circa 60 milioni in sussidii. Certo, il Ministero non potrebbe accordare le stesse condizioni che con una legge; ma, siccome per le altre Provincie lo Stato esige i sussidii in 20 anni, e c'è una Cassa per questo, così egli vorrebbe si domandasse un pari trattamento, e che il Consiglio provinciale accennasse a questa via, interessando la Deputazione, il Prefetto ed i deputati della Provincia a cercare presso il Governo che sia concesso di pagare il sussidio in 20 anni senza interessi, come accade per altri simili sussidii.

Il deputato Billia osservò che realmente questa stessa via la si era già battuta; ma il cons. Giacomelli soggiunse che il Consiglio provinciale farebbe bene a sospendere oggi ogni deliberazione, onde lasciar tempo ai deputati della Provincia al Parlamento di accordarsi nel novembre con quelli di altre Provincie ed agire sul Governo, affinchè presenti una legge che comprenda anche il caso di Udine.

Dopo ulteriori discussioni e schiarimenti, la proposta Giacomelli venne accettata.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo — La *Sentinella Bresciana* reca il resoconto della seduta del 12 corr. di quel Consiglio provinciale, da cui rilevasi un incidente, che destò meraviglia in tutti.

Discutevasi sulla domanda della Deputazione provinciale d'essere autorizzata a chiedere al Governo del Re, in unione alla Provincia di Parma, la concessione per la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria Parma-Brescia-Iseo, e l'on. Bettoni esprimeva con molta calma le sue opinioni, favorevoli, più che ad una ferrovia ordinaria Parma-Brescia-Iseo, ad una guidovia Brescia-Iseo, della quale intendeva dimostrare i vantaggi. Quando, ad un tratto, l'oratore venne, con sorpresa di tutti, interrotto dall'on. Zanardelli, il quale, respingendo sdegnosamente la proposta dell'on. Bettoni, usò verso di lui parole e modi assai poco convenienti. L'on. Bettoni gli rispose energicamente, coll'approvazione di parecchi consiglieri, che andarono a stringergli la mano.

L'incidente non ebbe altro seguito. Ma il Consiglio era agitatissimo; si formarono capannelli, e si commentò vivamente la condotta dell'on. Zanardelli, e del Presidente del Consiglio, il quale non ha saputo richiamare all'ordine chi mancava, in modo sì manifesto, al rispetto dovuto al Corpo consigliare.

Tramways nella provincia di Brescia. — Il 9 corr., fra l'on. Deputazione provinciale di Brescia e l'ing. Corti, è stato firmato l'atto per la concessione definitiva a quest'ultimo ed alla Società inglese da lui rappresentata, per la costruzione delle seguenti linee di *tram* a vapore: Brescia-Gardone V. T. — Brescia-Tormini-Vobarno — Tormini-Salò — Brescia-Orzinovi.

Ferrovie ascolane. — L'11 corr., il Consiglio provinciale di Ascoli-Piceno deliberò di concorrere con L. 25 mila annue alla costruzione della ferrovia adriatica Fermo-Amendola, oltre il concorso dei Comuni interessati.

Deliberava parimenti uguale concorso per la ferrovia di S. Benedetto-Ascoli.

Ferrovia Ferrara-Rimini — Leggiamo nel *Ravennate*:

Il progetto altre volte ideato, e da molto tempo sospirato pel bene della nostra provincia, di una linea ferroviaria Rimini-Ferrara, pare che presto tradurrassi in realtà.

Si son già iniziate le pratiche opportune per venire a trattative coi varii Consiglii delle altre provincie. Ieri mattina partivano alla volta di Forlì i rappresentanti della nostra Deputazione provinciale. È il caso di essere due volte contenti.

Tramway a Pesaro. — Il Comune di Pesaro fa studiare il progetto di una guidovia per congiungersi nella valle del Foglia con la ferrovia di Sant'Arcangelo, con la speranza di tramutarla poi in strada ferrata economica a sezione ridotta. In tal modo si otterrebbe la congiunzione di Pesaro e Urbino.

Ferrovia Macerata-Albacina. — Dal Consiglio provinciale di Macerata fu deliberato di venire alla pronta costruzione del [illegible] anticipazione al Governo delle somme necessarie, in base all'art. 15 della legge ferroviaria; e di facilitare il cominciamento dei lavori per il tronco Macerata-Albacina, stabilendo in bilancio la somma annuale di L. 48 mila, quali interessi devoluti a procurare l'anticipazione della quota spettante alla Provincia per la costruzione di detta linea.

Ferrovia Roma-Sulmona. — La *Riforma* dice che il Ministero dei lavori pubblici ha costituito la Direzione degli studii per la ferrovia, di nuova costruzione, Roma-Sulmona, affidandola al cav. Salvini, ingegnere-capo del Genio civile.

Ferrovia Ceva-Ormea. — Scrivono alla *Gazzetta Piemontese* da Garessio Ponte, 9:

Ieri si radunò per la prima volta il Comitato promotore, costituitosi sotto la presidenza dell'on. Basteris, per la ferrovia Ceva-Ormea. Vi intervenne la maggior parte dei varii Municipii interessati. Gli ingegneri Gioia e Vicari presentarono una loro relazione di una ispezione tecnica sommaria, in cui sono apprezzate le condizioni generali della linea, e confermato il costo di essa, calcolato dal Governo nel massimo di cinque milioni.

Il Comitato deliberò di far stampare la Relazione e distribuirla ai signori consiglieri della Provincia per il 15 corr., e di invitare intanto i Comuni interessati a fare stanziamento di fondi per un progetto particolareggiato; al quale invito si dichiararono fin d'ora disposti ad ottemperare i rappresentanti comunali intervenuti alla seduta.

Il Comitato confermò ad unanimità a suo presidente l'on. Basteris, elesse a vice-presidente il sindaco di Garessio, ed a segretarii gli avv. Bava e Borgna.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.*, accennando le deliberazioni del Consiglio federale in data del 4 corr., dice:

In applicazione degli articoli 3 e 4 della legge federale concernente l'ipoteca e la liquidazione forzata delle Ferrovie svizzere del 24 giugno 1874, essendo trascorso il termine fissato per le opposizioni senza che siasene fatto uso, vien concessa l'iscrizione di un'ipoteca di secondo rango, per l'importo di 6 milioni di franchi, sulle linee già in esercizio Biasca-Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso, come pure sulle linee, parte in costruzione e parte da mettersi in costruzione, Immensee-Biasca e Cadenazzo-Pino, della ferrovia del Gottardo.

— La stessa *Gazz. Ticin.* del 15 dice:

L'Assemblea generale straordinaria dagli azionisti della ferrovia del Gottardo, che ebbe luogo sabato scorso a Lucerna, ha approvato le proposte del Consiglio d'amministrazione circa l'esecuzione della linea del Monte Ceneri, in base al trattato internazionale del 16 giugno 1879, e l'ipoteca di questa linea per un prestito di 6 milioni. Queste risoluzioni vennero prese all'unanimità.

— Si scrive da Amsteg alle *Aar-Nachrichten*, che attualmente sono impiantati i compressori al tunnel a spirale al Pfaffensprung, e che la perforazione avviene già ad aria compressa. Per le mine, su questo tronco si impiegano da 2 a 3 carri di dinamite al giorno. Se il tempo rimane bello, si darà mano ai lavori di muratura al ponte sulla Reuss. Onde formarsi un'idea dell'attività che regna nei lavori, basti notare che ogni giorno si impiegano circa 200 quintali di dinamite.

— Il *Corriere Mercantile*, dell'11, scrive:

Sappiamo che il Consiglio comunale di Genova, nella sua adunanze privata tenuta ieri stesso, approvò a voti unanimi la proposta della Giunta di rispondere in senso negativo alla nuova istanza del Governo circa il pagamento del sussidio votato per la ferrovia del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu dal lato di Göschenen di m. [illegible], dal lato di Airolo di m. 23.90; in totale m. 56.10, cioè metri 8.05 in media giornaliera.

Restano a perforare m. 978.30.

Ferrovia del Monteceneri. — Scrivesi da Berna, 12 corrente:

La Direzione del Gottardo avendo presentata la sua giustificazione finanziaria relativamente al traforo del Monteceneri, la Commissione internazionale si recherà il 20 corr. sui luoghi per esaminare i lavori da intraprendere.

Il Consiglio federale sarà rappresentato dal sig. consigliere federale Bavier, capo del dipartimento delle ferrovie; l'Italia dai signori comm. Biglia, Massa e Ferrucci.

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di agosto fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggieri trasportati 17,500 (nel mese corrispondente del 1878: 14,173), introito fr. 25,100 (fr. 19,207.35); merce trasportata tonn. 4075 (tonn. 2126), introito fr. 16,000 (fr. 9214.96). Introito complessivo fr. 41,100 (fr. 28,422.31), ossia fr. 1002.44 (fr. 693.23) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggieri trasportati 18,800 (1878: 18,722), introito fr. 17,100 (fr. 16,218.40); merce trasportata tonn. 1185 (tonn. 1265), introito fr. 3200 (fr. 3471.45). Introito complessivo fr. 20,300 (fr. 19,689.85); ossia fr. 780.77 (fr. 757.30) in media per chilometro.

Ferrovie svizzere — La *Gazz. Ticin.* dell'11 scrive:

Essendosi recentemente chiuse le trattative che si erano intavolate colle Ferrovie tedesche, la quistione del trasporto degli indigenti per l'estero su tutte le ferrovie svizzere è completamente regolata; e gli indigenti degli Stati limitrofi di Germania, Francia, Austria-Ungheria ed Italia, i quali saranno stati muniti dalle loro Ambasciate o Consolati dell'attestato necessario, saranno trasportati con biglietti di terza classe a mezza tassa fino al confine, essendo nei sunominati Stati accordata la reciprocità per gli indigenti svizzeri.

— L'8 corrente ebbe luogo in Berna l'annunciata conferenza fra i delegati del Consiglio federale, del Tribunale federale e dei Cantoni di Sciaffusa, Zurigo, Argovia e Turgovia, onde deliberare sulla quistione di sapere se si dovevano accettare le offerte fatte all'asta dal Comitato internazionale per la sezione Est e per l'intiera Ferrovia Nazionale. La Conferenza prese le seguenti risoluzioni:

« Il Consiglio federale e la maggioranza dei Cantoni hanno dichiarato che, considerando che le Comuni sono in posizione di adempiere i loro impegni finanziarii, non sollevano alcuna opposizione perchè l'intiera linea ferroviaria sia aggiudicata alle stesse. Il Tribunale federale, quando avrà sentito l'avviso anche degli obbligazionisti, prenderà per la fine del corrente mese una risoluzione definitiva su tutto questo affare ».

Ferrovia Tarvis-Pontafel. — Togliamo con riserva dalla *Riforma*, del 14:

Si sperava che, dopo la conferenza che ebbe luogo a Vienna fra il nostro ambasciatore ed i delegati austriaci De Clumecky e De Vitteck per la conclusione della Convenzione ferroviaria austro-italiana, fosse possibile raggiungere quell'equo componimento, che è necessario pel completo ed ininterrotto esercizio della Ferrovia Pontebbana, per la quale la sola Italia ha mantenuto tutti i suoi impegni.

Queste speranze andarono a vuoto, per le molteplici ed ingiuste esigenze dell'Austria.

Le trattative durano ancora, e sono assai lungi dalla conclusione. Per facilitarle, il Governo italiano ha creduto di dover trasmettere al conte di Robilant pieni poteri.

— D'altra parte, l'*Indipendente* di Trieste reca:

Le trattative fra il co. Clumecky e l'ambasciatore italiano co. Robilant sono prossime alla conchiusione, scrive l'*Isonzo*; ma ad una conchiusione che probabilmente non piacerà nè all'Italia, nè all'Austria: sono, cioè, pressochè rotte del tutto (!). Il Governo italiano insiste su certi punti; l'Austria dal canto suo non vuol cedere. Così è che la ferrovia Pontebbana verrà aperta ancora entro il corrente mese da parte austriaca, ma soltanto fino a Pontafel, e che il chilometro e mezzo da Pontafel alla Pontebba dovrà venir fatto con carrozze. Con quest'apertura entrano pure in vigore altre disposizioni per la Rudolfiana; e mediante queste, si andrà da Vienna a Venezia, via Tarvis, in 16 ore, mentre adesso per la via di Nabresina se ne impiegano 23. I delegati della Rudolfiana e della Meridionale sono fra loro d'accordo, e non manca più che la sanzione delle rispettive Amministrazioni a quanto venne fra loro concertato.

Ferrovie tedesche — Il Ministro delle finanze, Bitter, prima di andare in congedo, ha dato, secondo la *Weser Zeitung*, il suo voto sulla importante questione della compera delle ferrovie private. Dicesi che il Ministro abbia detto che i progetti di legge debbono limitarsi a proporre la compera delle quattro linee: Berlino-Stettino, Magdeburgo-Halberstadter, Colonia-Minder e Berlino-Potsdam-Magdeburgo.

— La *Nord. Allg. Zeitung* afferma invece che il Governo prussiano ferà in breve alle Camere una proposta assai vasta circa il riscatto delle ferrovie, comprendendovi pure quelle renane. Nello stesso tempo, il Governo proporrà la costruzione d'una rete di linee secondarie, che si estenderebbe a tutte le parti del paese.

Ferrovie russe. — Si annunzia la nomina del generale Tottleben al Ministero delle strade e ferrovie, affinchè il grande generale-ingegnere possa, per mezzo di nuove vie strategiche, riunire rapidamente sopra un punto qualsiasi dell'Impero che trovisi minacciato, tutte le forze disponibili.

Ferrovie in Serbia. — Un telegramma da Londra, 13, dice:

Il *Times* ha da Belgrado, che il principe Milano avrebbe

firmato una Convenzione coll'Amministrazione delle ferrovie austriache per la costruzione di una linea fra Belgrado e Salonicco.

Ferrovie dell'Algeria. — Dalla *Vigie Algérienne* rilevasi che il Governo generale ha stipulato colla Compagnia dell'Est Algerino una Convenzione per la costruzione e l'esercizio di una parte considerevole delle ferrovie comprese nella legge di classificazione, recentemente votata dalle Camere francesi, e situate all'est del dipartimento d'Algeri ed in quello di Costantina.

Questa Convenzione verrà sottoposta alle Camere alla loro riapertura.

È assai probabile (dice quel giornale) che in breve si annunci un'analoga Convenzione conclusa con una Compagnia qualunque per la costruzione della rete situata all'ovest d'Algeri e nel dipartimento di Orano.

Tramways inglesi. — Scrivono da Londra che sulla linea del *tramway* Hig-Street Stratford, sono state poste le traverse di vetro indurito con un processo scoperto dal sig. Federico Siemens di Dresda. Queste traverse hanno la stessa sezione di quelle longitudinali di legno, e sono larghe 10 cent. ed alte 16 cent.

Le Compagnie ferroviarie dell'Inghilterra aspettano con ansietà di conoscere i risultati di questa nuova e strana scoperta.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nell'*Opinione* del 12:

A giudicare dalla favorevole accoglienza fatta all'on. Ruspoli dal presidente del Consiglio e dagli onorevoli ministri Baccarini e Grimaldi nella conferenza tenuta stamane, le proposte del Sindaco per conciliare il concorso governativo colle esigenze attuali della Capitale avrebbero ottenuto un esito soddisfacente.

I lavori principali riguarderebbero generalmente la pubblica igiene; poichè le prime spese si aggirerebbero intorno alla costruzione del sottosuolo, fogne, collettori, chiaviche, ecc. Si metterebbe quindi mano alla demolizione del Ghetto, delle cui condizioni anormali si è da tutti ripetutamente parlato ed è inutile di aggiungere verbo.

Il Ghetto è forse l'unico quartiere, che manca quasi totalmente di tutti i comodi necessarii alla vita: si aggiunge a ciò la più parte delle abitazioni ristrettissime, sucide, non arieggiate in verun modo per l'angustia delle vie, per le quali appena può passare una vettura.

Noi promettiamo di esaminare e giudicare le proposte del Municipio e i risultati delle trattative, appena ci sarà qualche cosa di stabilito. Ma facciamo voti affinchè si venga presto ad un accordo.

Lavori del Tevere. — Il *Diritto* scrive, in seguito alle notizie date nel precedente numero:

Nel nostro giornale abbiamo accennato, con una parola di encomio, ad alcuni dei lavori che si stanno eseguendo per la sistemazione del Tevere. Dopo una seconda visita ai detti lavori, ci torna grato poter estendere la lode anche ad altre parti di questa opera colossale.

Difatti, sotto la travata in ferro di Ponte Rotto si va eseguendo alla chetichella un lavoro importantissimo, e che onora chi lo ha iniziato. Prendendo per punto d'appoggio nel fiume la pila che sostiene la detta travata in ferro, si è circuito con dighe un vasto recinto, in cui si ritiene esistano i ruderi dell'arco del ponte caduto, ruderi che devono essere tolti dal fiume.

In tale recinto, oramai ultimato dopo innumerevoli difficoltà per la corrente in quel punto impetuosissima e per la instabilità del fondo coperto da un ferte strato di sabbia, si è ora incominciato a togliere l'acqua con due potenti macchine idrovore; ed il livello interno si era già di molto abbassato, al momento della nostra visita.

Stando in quella località, abbiamo visto da lontano anche il lavoro delle draghe, che scavano il fondo in vicinanza dell'antico Ponte Sublicio; e l'assordante rumore, che facevano le materie nelio scaricarsi sui barconi, ci ha persuasi che anche là si lavora propriamente. Ma ci riserbiamo di visitare più davvicino quelle macchine, onde parlarne più diffusamente.

Lavori agli argini del Po e dell'Adige. — La *Gazzetta Ufficiale* del 12 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 29 agosto p. p., preceduto dalla seguente relazione fatta a Sua Maestà dal Ministro delle finanze, on. Grimaldi, e controfirmata dal guardasigilli Varè:

Dalla recente escursione fatta sui luoghi che furono maggiormente colpiti dalle ultime inondazioni, il Ministro pei lavori pubblici riportò la convinzione, che le somme stanziate in bilancio per l'eseguimento dei lavori arginali ai fiumi di quelle regioni sono inferiori ai più sentiti bisogni.

Mentre il prefato Ministro sta studiando l'entità di questa deficienza, è indispensabile potere fin d'ora disporre della somma di L. 1,000,000 per urgentissimi lavori agli argini del Po e dell'Adige.

Quindi il riferente, visto che sui fondi all'uopo assegnati in bilancio non vi sarebbe capienza per l'indicata maggiore spesa, all'appoggio dell'articolo 32 della legge di Contabilità generale, ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 1,000,000, da portarsi in aumento per L. 500,000 al capitolo n. 79 quater (*Opere di riparazioni straordinarie alle arginature del Po ed affluenti*), per L. 300,000 al capitolo n. 11 (*Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria*), e per lire 200,000 al capitolo n. 17 (*Spese eventuali per opere idrauliche*) del bilancio definitivo 1879 pel Ministero dei lavori pubblici.

(Segue il relativo R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 24 agosto p. p, preceduto dalla seguente relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze, on. Grimaldi, col *visto* del guardasigilli Varè:

Le gravissime e veramente eccezionali difficoltà materiali opposte alle condizioni fisiche delle località, per le quali deve svolgersi la strada nazionale in costruzione da Genova a Piacenza per Bobbio, accrebbero in modo sensibile la corrispondente spesa, che si fece poi anche maggiore in conseguenza dei ripetuti danni cagionati dalle inondazioni della Trebbia al corpo stradale ed ai varii ponti di grande dimensione.

Ma il fondo, che era disponibile al relativo capitolo n. 140 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici (pel 1879), è pressochè esaurito, mentre vi sono impegni da soddisfare di qualche rilievo, dipendenti non solo da contratti anteriori, ma altresì dal bisogno di riparare stabilmente i guasti prodotti dalla Trebbia nella presente opportuna stagione, per prevenire rovine maggiori e interruzioni più lunghe al transito.

In tale stato di cose, il riferente non può dispensarsi, in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, di sottoporre alla firma della M. V. il seguente decreto, col quale, all'appoggio dell'art. 32 della vigente legge di Contabilità generale, è autorizzato un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di lire 150,000, da portarsi in aumento al capitolo 140 surriferito.

(Segue il relativo R. Decreto, che sarà presentato al Parmento per essere convertito in legge).

Arsenale della Spezia. — La suddetta *Gazz. Uff.* ha pubblicato pure il R. Decreto di egual data, preceduto dalla seguente relazione fatta a S. M. dallo stesso Ministro delle finanze, col *visto* del medesimo guardasigilli:

Per la liquidazione finale delle contabilità relative alla costruzione del nuovo Arsenale di Spezia, si dovettero sostenere alcune liti coi proprietarii di terreni espropriati e risolvere diverse vertenze cogli impresarii dei lavori eseguiti, che cagionarono delle maggiori spese per un importo di circa L. 100,000.

Ora, poichè tutti gli atti da parte dei creditori, per l'esazione dei residuali loro averi, sono esauriti, si rende assolutamente indispensabile di avere a disposizione i mezzi necessarii per provvedere prontamente ai relativi pagamenti, onde evitare liti o reclami, che si risolverebbero in maggior aggravio per l'Erario.

Per questi motivi il riferente, in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente Decreto, col quale, all'appoggio dell'art. 32 della vigente legge di Contabilità generale, è autorizzato un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 100,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 44 (*Arsenale della Spezia*) del Ministero della marina per l'esercizio corrente.

(Segue il relativo R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Lago di Garda. — La questione del lago di Garda tenne anche da ultimo occupato il Consiglio provinciale di Brescia, il quale votò un ordine del giorno, in cui, dopo varie considerazioni, e trovandosi il Consiglio provinciale stesso vivamente preoccupato dei nuovi grandissimi danni minacciati alle riviere del Garda dalla sospensione delle opere già ordinate dal Ministero allo scopo di sistemare l'emissario del lago, si invita la Deputazione a presentare al Ministero stesso apposita istanza, procurandone la sollecita evasione, onde alla Commissione eleggenda sia fissato un breve termine per la sua relazione, e che frattanto venga ordinata la esecuzione di quei lavori, contro i quali non è insorta e non può insorgere opposizione, quali sono: lo sterramento del fango e delle ghiaie dinanzi alle bocche dell'emissario e nei canali dello stesso, l'apertura del canale del Principe, e lo sgombero delle pescaie.

Porto di Squillace. — Scrivono da Catanzaro al *Diritto*:

Due anni fa, il Governo ordinava gli studii relativi alla costruzione di un porto nel golfo di Squillace, affidandone l'incarico all'egregio ispettore generale comm. Zaini; il quale, dopo essersi recato sopra luogo, diede a sua volta incarico di studiare il progetto all'ingegnere-capo del Genio civile, signor Salvati. Ora gli studii sono compiuti, ed in questi giorni si è conosciuta la relazione, da quest'ultimo redatta, e che conclude per la costruzione del porto. La notizia non poteva riuscire più gradita a queste popolazioni, nelle quali spesso s'insinua il dubbio d'essere dimenticate.

I vantaggi, che a questa ed alle provincie limitrofe il distinto ingegnere Salvati afferma deriverebbero dalla esecuzione di un tal progetto, sono tali e tanti, che l'opera segnerebbe un'èra novella di prosperità per le Calabrie.

La nostra è una delle regioni più fertili e più produttive d'Italia, ma ha la disgrazia di difettare dei mezzi onde sviluppare tutti i tesori delle sue ricchezze.

Più che dalla ferrovia Eboli-Reggio, di imminente costruzione, questi mezzi ci verranno se, come ormai qui si è certi, il Governo, che stimò conveniente ordinare gli studii sul porto, ne accetterà ora e con sollecitudine i risultati.

E i vantaggi enumerati dall'ingegnere Salvati, per concludere in favore della costruzione del porto, fino a dichiararla un « bisogno assoluto », sono di evidenza incontrastabile per chiunque conosca per poco il luogo designato.

Prescindendo da quelli che derivano dalla vicinanza del porto progettato alla ferrovia che lo rasenterebbe, ed ai maggiori centri commerciali di questa provincia (l'importanza dei quali vantaggi salta agli occhi dei più profani), egli ne accenna tale, che è d'interesse nazionale, ed è quello che si riferisce ai prodotti della Sila e di Mongiana.

Con un porto nel golfo di Squillace, le industrie metallurgiche di quest'ultima contrada potrebbero prendere uno sviluppo colossale. Le sue miniere ricchissime di ferro potrebbero essere espletate con piena sicurezza di successo, quando a così poca distanza i suoi prodotti avessero un più facile e più economico punto di imbarco.

E sarebbe la vita di diecine di migliaia di operaj......

Il porto, secondo i calcoli del prefato signor Salvati, importerebbe una spesa di 4,300,000 lire: somma tenue in confronto dei grandi vantaggi, che a questi paesi ed a tutto il commercio italiano apporterebbe.

Ed è tenue, osserva l'ingegnere Salvati, perchè la costruzione del porto sarebbe eccezionalmente favorita dalle condizioni della località prescelta. Essa difatti, oltre ad avere sul posto le cave di granito per la più economica costruzione dei moli, è la sola che possegga acqua potabile in quantità più che sufficiente, ed abbia un'aria salubre, se non pure addirittura balsamica.

A Copanello, poggio ridente e pittoresco, che, ergendosi sulla cosiddetta coscia di Stalletti, sovrasta al seno designato per la costruzione del porto, si possono dire gettate le basi grandiose di un nuovo centro di attività e già capaci di sostenerne lo svolgimento.....

Ufficio centrale di meteorologia. — Leggiamo nella *Libertà* dell'11:

I lavori di sistemazione dei locali del Collegio Romano, ove l'Ufficio centrale di meteorologia deve aver sede, hanno da qualche giorno avuto principio. Nelle sale a pian terreno, sulla via del Caravita, verrà collocata l'officina meccanica, la stanza di prova per gli strumenti, il deposito dei medesimi, ed il gabinetto dell'assistente fisico. Tutto ciò rendesi necessario, dovendo l'Ufficio centrale di meteorologia provvedere e campionare tutti gli strumenti, che poco per volta verranno distribuiti alle Stazioni meteoriche italiane, giusta la rete meteorica stabilita dal Consiglio direttivo e che comprenderà diverse centinaia di punti, onde soddisfare a qualunque richiesta d'ordine scientifico o pratico.

Al quarto piano saranno poi collocati gli Uffizii, ai quali sono trasmesse le osservazioni pluviometriche, temporalesche, ecc., di tutte le Stazioni del Regno, e dai quali usciranno le relative compilazioni e pubblicazioni. Ivi pure starà la Biblioteca e l'Archivio, la sala del Consiglio di direzione, e gli alloggi pel direttore e vice-direttore.

Questo quarto piano sarà posto in comunicazione coi due Osservatorii, mediante due passaggi coperti, l'uno dei quali verrà costruito sulla terrazza sovrastante al Museo Kircheriano.

Due, infatti, sono gli Osservatorii. L'uno sorge sul fabbricato del Collegio Romano, l'altro sulla prossima chiesa di S. Ignazio. Il primo, costituito da quella torre che ognun vede dalla piazza del Collegio Romano, venne edificato nel 1787, son quasi cento anni, sotto la direzione del professore Calandrelli. Per lo spazio di quasi 70 anni, il Calandrelli, il Dumonchel, il Vico, e finalmente il Secchi lavorarono in quella Specola, arricchendo la scienza di nuove ed importanti scoperte.

Ma, resosi questo Osservatorio troppo ristretto per le esigenze attuali, costruivasi negli anni 1851 e 52, sotto la direzione del padre Secchi, il nuovo Osservatorio, il quale venne a sorgere sui quattro grandi piloni della cupola della chiesa di S. Ignazio; e frattanto l'Osservatorio antico rimaneva fin dal 1849 abbandonato e cadente. Ora, su proposta del professor Tacchini, quella antica torre, interessante per la sua storia scientifica, sarà restaurata: vi si collocheranno nuovamente i vecchi istromenti come ricordo storico, e come tributo verso la memoria di quegli insigni scienziati, che vi eseguirono tanti e così pregevoli lavori. Inoltre, sulla sommità della torre medesima sta collocandosi un nuovo anemoscopio ed un anemometro, il quale, mediante trasmissione elettrica, invierà i segnali relativi ai venti, alla nuova Specola collocata sulla chiesa.

Queste notizie abbiamo voluto dare, sicuri che riusciranno gradite a chiunque abbia culto per la scienza e per le patrie memorie. Aggiungiamo che le due stanze abitate dal padre Secchi saranno conservate intatte e destinate unicamente a Museo.

Scuola d'applicazione per gl'ingegneri di Torino. — La *Gazzetta Ufficiale* del 10 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 14 agosto p. p., controfirmato dal ministro Perez:

Art. 1. Il ruolo organico del personale della Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Torino, approvato col Reale Decreto 24 agosto 1875, è modificato in conformità della tabella annessa al presente Decreto.

Art. 2. Il ruolo organico così modificato andrà in vigore dal 1° novembre di quest'anno.

RUOLO ORGANICO *della R. Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Torino.*

1	Direttore	L. 2,000
4	Direttori di gabinetti a L. 800	» 3,200
1	Condirettore di gabinetto	» 400
6	Professori ordinarii a L. 6,000	» 36,000
3	Professori straordinarii a L. 3000	» 9,000
1	Incaricato	» 1,250
7	Assistenti a L. 2000	» 14,000
7	Assistenti a L. 1500	» 10,500
1	Vice-direttore del Laboratorio chimico	» 3,000
1	Segretario	» 4,000
1	Vice-segretario di 1° classe	» 2,000
1	Vice-segretario di 2ª classe	» 1,600
	Custodi e preparatori	» 1,600
	Serventi, portinaio e bidello	» 5,050
	Totale	L. 93,600

Istituti consorziali di emissione. — Il Presidente del Consiglio dei ministri, reggente il Ministero di agricoltura, industria e commercio, ed il Ministro delle finanze ed *interim* del Tesoro hanno pubblicato il seguente decreto in data 7 corr.:

Veduto l'art. 1° della legge 29 giugno 1879, n.° 4953, (serie 2ª), col quale fu stabilito che il corso legale dei biglietti al portatore, emessi dai sei Istituti consorziali in base alla legge 30 aprile 1874, n. 1920 (serie 2ª), è prorogato fino al 31 gennaio 1880, e che per R. Decreto potrà essere nuovamente prorogato fino al 30 giugno 1880, con quelle limitazioni e temperamenti che il Governo crederà opportuni;

Visto il voto emesso dalla Camera elettiva nella tornata del 21 giugno 1879, con cui invitavasi il Governo a provvedere in modo efficace, uditi i sei Istituti consorziali, a regolare fra gli Istituti medesimi la riscontrata dei rispettivi biglietti al portatore, non che a stabilire con regolamento le guarentigie ed i limiti con cui il Governo possa ricevere nelle Casse del tesoro i biglietti degli Istituti autorizzati alla emissione;

Vista la convenienza che maturi studii precedano alla prescrizione di acconcie discipline sulla materia,

Decretano:

Art. 1. È istituita una Commissione, coll'incarico di studiare e di presentare al Governo le proposte per le limitazioni e pei temperamenti da adottarsi durante l'ulteriore proroga del corso legale dei biglietti degli Istituti di emissione, non che per tradurre in atto il voto sovra ricordato, sia per la riscontrata, fra gli Istituti medesimi, dei rispettivi biglietti, sia per le guarentigie ed i limiti della loro accettazione nelle Casse dello Stato.

Art. 2. La Commissione è composta di quindici membri, ed eleggerà nel suo seno il presidente ed il segretario.

Art. 3. Sono chiamati a far parte della Commissione i signori:

Boccardo comm. prof. Gerolamo, senatore del Regno; De Cesare comm. Carlo, idem.; Mazzoni avv. Giuseppe, idem.; Rizzari comm. Mario, idem.; Branca comm. avv. Ascanio, deputato al Parlamento; Morana comm. Giovanni Battista, idem.; Leardi comm. Carlo, idem.; Luzzatti comm. prof. Luigi, idem.; Mussi Giuseppe, idem.; Nervo Luigi, idem.; Scotti comm. Pietro, consigliere alla Corte dei conti; Rodi comm. Ermete, direttore capo-divisione al Ministero del tesoro; Romanelli comm. avv. Alessandro, direttore dell'industria e del commercio; Mirone comm. Giovanni, commissario governativo presso il Consorzio e le Banche, Nazionale del Regno e Romana; Quarta cav. avv. Alberto, segretario del Consiglio dell'industria e del commercio.

Art. 4. La Commissione anzidetta presenterà al Governo i risultamenti dei suoi studii e le sue proposte entro due mesi dalla data della sua costituzione.

Casse postali di risparmio. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto luglio 1879.

Gli Ufficii autorizzati ad operare come succursali della Cassa centrale furono, nel luglio, 4, i quali, aggiunti ai 21 degli altri mesi di quest'anno ed ai 3,194 dei tre anni precedenti, costituiscono la cifra di 3,219 Ufficii autorizzati.

Il numero dei depositi fu, nel luglio, di 46,611, dei rimborsi di 15,170; il numero dei libretti emessi di 8,852, degli estinti 484, e dei rimasti in corso 8,368.

Sommate queste cifre con quelle dei mesi precedenti del 1878 e del triennio 1876, 1877 e 1878, si ha che il 31 luglio i depositi erano 824,403, i rimborsi 276,767, i libretti emessi 224,692, gli estinti 26,565, e i rimasti in corso 208,127.

Il movimento dei fondi fu, nel luglio, di L. 3,484,294.12; la somma complessiva dei depositi e degl'interessi fu di L. 3,487,294.12.

L'importo dei rimborsi è stato di L. 1,654,220.38, e il residuo credito dei depositi di L. 1,833,073.74.

In totale, il 31 luglio l'importo dei depositi era di lire 46,690,548.09; degl'interessi capitalizzati di L. 402,520.56; l'importo dei rimborsi fu, a tutto il 31 luglio, di lire 26,452,870.72, e il residuo credito dei depositanti era di L. 20,640,197.93, tenuto conto dei 7 mesi di quest'anno e di tutto il triennio precedente.

Le poste in Inghilterra — Il Direttore generale delle poste inglesi ha testè pubblicato l'annua relazione postale, dalla quale spigoliamo queste interessanti notizie.

Nel Regno Unito vi sono 13,881 Ufficii postali, nei quali lavorano 45,947, fra impiegati, fattorini e messi.

Prima che si stabilisse la tassa uniforme di 10 centesimi per lettera, in tutto l'Impero britannico vi erano soltanto 4028 cassette postali, mentre oggidì ve ne sono 25,767.

Le lettere, cartoline postali, giornali e stampati di ogni fatta, distribuiti nel 1878, superano il numero totale di un miliardo e mezzo!

In quel totale, la città di Londra figura per 371,800,000, vale a dire per una media di 7,150,000 per settimana, equivalente a più di un milione al giorno.

Si cita una Compagnia, che tutti i giorni riceve circa 3000 lettere.

Dopo la riduzione della tassa di registro, che ebbe luogo nel 1877, il numero delle lettere assicurate e raccomandate crebbe di tre milioni.

La tariffa delle lettere impostate dopo l'ora regolamentare venne diminuita notevolmente. Delle cassette speciali furono messe presso le Stazioni di Charing-Cross e di Cannon-Street, ove, pagando una sopratassa di sei *pence*, le lettere si possono impostare fino alle 8 di sera, vale a dire pochi minuti prima della partenza della valigia.

L'Ufficio delle rifiutate ricevette 5 milioni di lettere, che non poterono essere recapitate, stante l'indirizzo difettoso; e più di 500,000 lettere, che contengono valori, sono rimaste giacenti, ed aspettano di essere reclamate da coloro che le spedirono.

Nelle cassette postali si rivennero 22,672 lettere prive d'indirizzo; 72,560 francobolli staccati, e 18,252 oggetti diversi senza busta, nè indicazione di nessuna fatta.

Fra le lettere aperte per rinviarle ai mittenti, 38,300 contenevano valori non dichiarati; e in una di esse trovaronsi 125,000 lire sterline in banco-note, *chéques* e cambiali, e non si riesce a farsi un'idea della distrazione di un privato, che spedisce per più di tre milioni di valori ad un indirizzo sbagliato, e che fa l'economia di due *pence* (20 centesimi), piuttosto che fare registrare la sua lettera.

Ufficii postali americani. — Il Direttore delle poste a Nuova-York ha recentemente pubblicato una circolare, con cui si avverte il pubblico essere assolutamente necessario aggiungere sull'indirizzo delle lettere l'indicazione dello Stato dell' Unione in cui si trova il luogo di destinazione, essendo altrimenti difficile il rinvenirlo.

Infatti, la circolare medesima fa notare come agli Stati Uniti vi siano 20 località che si chiamano Williamsburg — 18 Brooklyn — 15 Baltimore — 10 Bangor — 11 Buffalo — 12 Boston — 17 Burlington — 9 Chicago — 8 Cincinnati — 10 Cleveland — 19 Columbus — 25 Dayton — 5 Detroit — 15 Louisville — 8 Memphis — 3 Melrose — 14 Nashville — 8 Alphas — 8 Omegas — e 159 Washington.

Oltre a ciò, vi sono 600 località col prefisso West, e 625 col prefisso New.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Spedizione di vino in fusti

Non pochi inconvenienti e reclami, relativamente alle spedizioni di vino in fusti, essendo occasionati dalla cattiva condizionatura di tali fusti, e specialmente dalla esistenza di fori rattoppati o dall'uso di cannuccie aperte al cocchiume per dare sfogo alla fermentazione, si previene il pubblico che i fusti nelle condizioni suacennate, dovendo, a termini degli articoli 110 e 121 delle vigenti Tariffe generali 22 dicembre 1871, essere trasportati a tutto rischio e pericolo dei mittenti e destinatarii, non saranno accettati alle Stazioni di partenza, a meno che i mittenti, mediante il bollettino di garanzia voluto dal precitato articolo 110, facciano constare la precisa condizione dei fusti, assumendo a loro carico tutte le conseguenze dei danni che ne possano essere occasionati per qualsiasi causa.

Milano, 7 settembre 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non vi è stato progresso nella scorsa settimana, ma si tennero sempre in buona vista, e qualcuno (in ispecial modo le Obbligazioni) ebbe sempre una buona corrente di domande. Le Azioni della Società delle Meridionali, trattate a principio a 412, scesero a 406, ma per ultimo si rialzarono a 408 ed a 409; le Obbligazioni s'aggirarono sul 288 al 288.25; i Boni sul 591.50.

Le Sarde, serie A, negoziate tra il 297.75 al 297.50; la serie B, sul 294 circa; le nuove, sul 268 al 271. Le Azioni Ferrovie Romane trovarono denaro a 130 e 130.50; l'Alta Italia a 297.25 e 296.50; le Pontebbane a 434 e 433.50; le Ferrovie centrali Toscane 449.50 a 450.

A Parigi, le Lombarde, piuttosto fiacche, si tennero a principio a 190, poi a 181; le Obbligazioni quasi invariate al prezzo di 263 a 262; le Obbligazioni Vittorio Emanuele a quello di 280 a 278. Le Azioni Ferrovie Romane a 115 e 117; le Obbligazioni relative a 305 e 310.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La cedola n. 17 delle Obbligazioni, serie A, di questa Compagnia, in L. 750 in oro, sarà, a datare dal 1° fino a tutto il 15 del p. v. ottobre, pagata in L. 6.35 in oro, nette della ritenuta per tassa di ricchezza mobile e per tassa di circolazione, dalle solite Ditte incaricate.

— In relazione al disposto dell'art. 20 della Convenzione 1° maggio 1877, approvata con la legge del 20 giugno detto anno, n. 3910, la cedola n. 2 delle Obbligazioni di questa Compagnia, appartenenti all'emissione 1879, e portanti i numeri 1 e 80,000, dell'importo di L. 7.50, sarà dal 1° del prossimo ottobre pagata, a cura del R. Governo e per conto della Compagnia, presso tutte le Tesorerie provinciali del Regno, in L. 6.35, nette dalla ritenuta per tassa di ricchezza mobile (L. 0.99) e per tassa di circolazione (L. 0.16).

Avvisi d'Asta

Il 24 corr., presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 38,000 ottone in lamiera mezzana, per l'importo complessivo di L. 89,300. Consegna entro 115 giorni, in due partite. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Avellino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, compreso fra gli abitati di Castelbaronia e Carife, della lunghezza di m. 3424, per la presunta somma di L. 120,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura d'Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta Carseolana Albense, compreso fra l'abitato di Colli e quello di Carsoli, della lunghezza di m. 9128.77, in diminuzione della presunta somma di L. 119,431.64, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 8500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di chilog. 21,500 rame in verghe (sagomato), per l'importo complessivo di L. 58,050, ribassato del 3 0[0 nel precedente incanto. Consegna entro 60 giorni. Deposito L. 5900 in contanti o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 5° tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano alla provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro, compreso fra l'ingresso dell'abitato di Menfi e la provinciale della Marina presso Sciacca, della lunghezza di m. 20,217, per la presunta somma di lire 352,600. Lavori da eseguire entro 2 anni e 1[2. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 29 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione degli alvei dei torrenti dell'Agro Nolano, per la presunta somma annua di L. 33,552. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1882. Deposito interinale L. 3400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale illuminazione dei fari e fanali della provincia di Siracusa, e manutenzione dei relativi edificii, per la presunta complessiva somma di L. 110,070. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1885. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000, id.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale escavazione del porto, della darsena e dei canali interni ed esterni di Livorno, per la presunta complessiva somma di L. 155,000. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1885. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,500, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari marittimi nelle piazze di Napoli, Posilipo, Miseno, Baia, Castellammare, Ponza e Ventotene, durante il triennio 1880-82, per l'annua somma di L. 106,000, cioè L. 318,000 pel triennio. Deposito L. 31,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Capistrano va alla nazionale Angitola-Soverato presso il ponte Conte, della lunghezza di m. 4520, per il presunto importo di L. 46,468. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 1500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che da S. Luca d'Albaro mette all'abitato di Boccadasse, per la presunta somma di L. 67,000. Deposito L. 7000, oltre L. 300 per le spese d'asta e contratto.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

33ª Settimana. — *Dal* 13 *al* 19 *agosto* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	516,658.32	357.30
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	478,516.13	330.92
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 38,142.19	+ 26.38
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	13,403,123.55	9,269 10
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	12,371,511.01	8,555.68
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,031,612.54	+ 713.42
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	217,105.23	187.97
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	170,439.10	148.60
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 46,666.13	+ 39.37
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.34	5,166,679.45	4,4[illegible]5.87
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.48	4,530,237.23	3,958.34
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.86	+ 636,442.22	+ 517.53

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	36,736,42	14,637.94	9,394.66
Piccola Velocità	6,421,13	[illegible]82.16	3,655.55
Totali . . .	43,157.55	15,020.10	13,050,21

Strade Ferrate Romane

24ª Settimana — *Dall'*11 *al* 17 *giugno* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	554,748.34	17,207.66
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	470,223.31	14,797.09
Differenza in più . . .	24	84,525.03	2,410.57
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 17 giugno 1879.	1,668	12,401,428.84	16,153.22
Periodo corr. 1878	1,657	12,340,186.57	16,180.15
Aumento	11	61,242.27	—
Diminuzione	—	—	26.93

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 maggio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,124.06	»	30,263.77	37,387.83
Bagagli e cani.	»	102.70	»	514.48	617.18
Merci a G.V. ..	»	854.38	»	5,079.90	5,934.28
Merci a P.V. ..	»	7,898.47	»	26,007.29	33,905.76
Introiti diversi.	»	343.93	»	591.03	934.96
Totale L.	»	16,323.54	»	62,456.47	78,780.01

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto della manutenzione per sei anni e mezzo dal 1° luglio 1880 del tronco della strada consortile, amministrata dalla Provincia, da Venaria Reale a Fiano, essendosi ottenuto il ribasso di L. 20.30 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 4,491.09.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 27 corrente a mezzodì.

Torino, il 16 settembre 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione della Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi procederà col giorno 1° ottobre p. v., a ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffici centrali della Società, in Roma, via Due Macelli, num. 78 e 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventiduesima serie delle Obbligazioni della Regìa, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° gennaio p. v. 1880, e ciò a mente degli articoli 22 dello statuto sociale e 39 del regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 6 *settembre* 1879.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Appalto dei lavori di terra e delle opere d'arte nonchè dei fabbricati del tronco Immensee-Brunnen.

Gli appaltatori di notoria capacità, o che sono in grado di poter giustificare la loro attitudine tecnica e finanziaria, vengono invitati ad inoltrare le loro offerte per l'appalto dei lavori di terra e delle opere d'arte, nonchè dei fabbricati del tronco Immensee-Brunnen.

Questo tronco consta dei seguenti lotti:

N. I lungo	16.6 chil.	con un preventivo di fr. 2,000,000	in cifra rotonda
» II »	9.2 »	» » 880,000	»
Totale	20.8 chilometri	Fr. 2,800,000	in cifra rotonda

Le offerte ponno farsi per uno dei due lotti o per ambedue insieme e dovranno inoltrarsi sino a tutto **il 20 settembre 1879** all'infrascritta Direzione.

È libero di fare un'offerta in 0/0 del computo preventivo o di offrire altri prezzi.

I piani, i capitolati d'oneri, i computi preventivi ed i patti speciali del contratto sono ostensibili all'Ufficio tecnico centrale a Lucerna od all'Ufficio di sezione a Brunnen.

La libera scelta fra gli aspiranti, i quali resteranno vincolati colla loro offerta sino al 15 ottobre 1879, è esplicitamente riservata.

Lucerna, il 1° settembre 1879.

A nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo

Il primo Segretario SCHWEIZER — Il Direttore H. DIETLER.

ROCHETTE GIUSEPPE
TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.
SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE
con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE
PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA
installazioni
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE
Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO
SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA
(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Cramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

UFFICIO SUCCURSALE DEI GIORNALI ITALIANI ED ESTERI
ABBONAMENTI ed ANNUNZI
TORINO — *Via delle Finanze,* 13 — **TORINO**

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 **maturante** al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione,

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale in	L. it.	6.35
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.35
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.35
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di)	»	6.35
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.35
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.35
» *Roma*	»	id. id.	»	6.35
» *Milano*	»	il signor Giulio Belinzaghi	»	6.35
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.35
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.35
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.	Fr.	6.35
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.35
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.35
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.35
» *Francoforte s/m*	»	il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.35
» *Amsterdam*	»	il sig. Joseph Cahen	Fior.	2.98
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 12ª estrazione avvenuta il 15 maggio p. p. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 12 *settembre* 1879.

La Direzione Generale.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide e ritagli di guide, ed in cuori per crociamenti, modelli diversi .	Chilogr.	**29,000**	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli di guide .	»	**1,304,000**	»
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti	»	**79,500**	»

FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, e lamiera di ferro vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **30 corrente.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 2 ottobre p. v.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 11 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

Anno XII. Mercoledì 24 Settembre 1879 N° 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

SUNTI DI SENTENZE ITALIANE E STRANIERE.

1° — *Polizia ferroviaria.* — Per chi è addetto al servizio delle ferrovie, l'abusiva introduzione nei recinti delle Strade ferrate costituisce una semplice mancanza disciplinare, non una contravvenzione. — Cassazione di Torino, 13 novembre 1878.

2° — *Concessione di strada ferrata — natura dell'atto.* — Coll'assumere la concessione di una ferrovia e cederla ad una Società, un Comune non fa atto di commercio. — Corte d'appello di Torino, 3 giugno 1878; Società Italiana di lavori pubblici contro la Società delle Ferrovie dell'Alta Italia.

In senso opposto giudicò la Cassazione di Napoli, 21 giugno 1877, sul riflesso che le imprese di costruzione di strade ferrate sono atti di commercio tra ogni sorta di persone.

3° — *Biglietti di andata e ritorno — cessione — contravvenzione.* — Regolamento 31 ottobre 1873, art. 56 e 65 — Anche la cessione gratuita di tali biglietti costituisce una contravvenzione, senza che valga la buona fede — Cassazione di Torino, 19 gennaio 1879.

4° — *Spedizioni di merci — ritardi — danni — art.* 121 *del Regolamento* 22 *dicembre* 1871 *d'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia.* — L'irresponsabilità per ritardo, o l'indennizzo limitato all'abbuono della tassa di porto, a norma dell'art. 121, riflettono soltanto quei ritardi provenienti da svariate, e, nei singoli casi, imprevedibili cagioni, ma ordinarie nel traffico ed esercizio delle strade ferrate; — si applicano al ritardo durante il percorso, non a quello nella riconsegna, rifiutata dopo l'arrivo per la mancanza dei documenti di trasporto, mentre il destinatario era conosciuto; — non possono infine mai invocarsi quando occorre dolo o colpa — Corte d'appello di Roma (confermata in Cassazione) 8 giugno 1878; Sereni contro Ferrovie Romane ed Alta Italia.

5° — *Capo-Stazione — suoi doveri — danni alle persone — responsabilità dell'Amministrazione.* — Nel Capo-Stazione, o in chi ne fa le veci, l'obbligo di accorrere, di agire prontamente, alacremente e avvedutamente in tutte le straordinarie emergenze, in tutti i sinistri, è innegabile, senza bisogno di Regolamenti: è una legge superiore di umanità, *non scripta sed nata lex, quam non didicimus.* Pertanto è gravemente censurabile quel Capo-Stazione (e del suo operato risponde civilmente l'Amministrazione da cui dipende), che, per non imprereritibili ragioni di servizio o per servile osservanza di forme regolamentari, ritarda i soccorsi ad un agente della ferrovia investito da un convoglio — Cassazione di Roma, 17 maggio 1879; Ferrovie Romane contro Fontanelli.

6° — *Cassa-Pensioni.* — Se lo statuto di una Cassa-Pensioni determina « che la pensione non è liquidata se l'interessato non fu ammesso dall'Amministrazione da cui dipende a far valere i suoi diritti », non bastano gli estremi di età e di servizio, voluti pel conseguimento della pensione. Nella specie, l'Amministrazione negò l'ammissione, perchè l'agente fu licenziato per contrabbando, ed egli è irrecevibile nella sua domanda di pensione. — Cassazione di Parigi, 26 novembre 1878; Harduin contro Compagnia del Nord.

7° — *Tariffa speciale — Clausola di non responsabilità.* — La clausola di non responsabilità per avaria, inserta in una tariffa speciale, non esonera le Ferrovie dal rispondere della colpa, ma mette la prova a carico del reclamante (Giurisprudenza costante). — Cassazione di Parigi, 10 dicembre 1878; Compagnia d'Orléans contro Chapon.

8° — *Articolo* 105 *Codice di commercio francese, corrispondente all'* 84 *dell'italiano.* — Il principio che il ricevimento della merce e il pagamento del porto estinguono

ogni azione contro il vettore, è perentorio ed assoluto, nemmeno eccettuati i casi di avarìe occulte o di errore commesso nel modo di esecuzione del contratto di trasporto. — Cassazione di Parigi, 16 giugno 1879; Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo contro Ravillat e Weileu; e 2 luglio 1879, Compagnia du Midi contro Martin.

9° — *Termini di resa — bestiame.* — Osservato il termine di resa regolamentare, le Ferrovie non possono essere ricercate per indennità in causa di ritardo, quandanche vi fosse ogni possibilità di effettuare la spedizione in un termine più breve, e la medesima abbia anche subìto un disguido, ma sia tuttavia stata messa a disposizione del destinatario non oltre il termine legale. — Cassazione di Parigi, 2 luglio 1879; Compagnia du Midi contro Monlié.

10° — *Viaggiatore abbandonato ad una Stazione durante la fermata d'un treno.* — Le Amministrazioni ferroviarie hanno, se non un obbligo legale, almeno un dovere rigoroso di prevenire, alle Stazioni di fermata, i viaggiatori della partenza del treno. Conseguentemente un viaggiatore, disceso durante una breve fermata (11 minuti), e rimasto perchè non avvisato della partenza da alcun segnale, ha diritto ad indennità (che fu, nella specie, di L. 400). — Tribunale civile di Saintes, 28 novembre 1878; Delanefranque contro Compagnia des Charentes.

Avv. G. E. Gola.

FERROVIA DEL GOTTARDO

SETTIMO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 28 *giugno* 1879.

VI. — Esercizio.

D. *Spese e Statistica dell'esercizio* (Fine) — *V. num. 38.*

Materiale mobile. — Statistica del servizio d'esercizio, condizione, percorso, consumo e manutenzione.

Macchine.

Il parco delle macchine si compone di:

4 locomotive-tenders
4 macchine per treni da viaggiatori
6 » » da merci

Totale 14

Le locomotive hanno rimorchiato:

5310 treni ordinarii
2 treni suppletorii

Totale 5312 treni, in confronto di 5755 nell'anno precedente, cioè 443 treni di meno.

Questi treni hanno effettuato un percorso totale di:

173,158 chilometri-trazione
173,439 » -locomotive
1,212,358 » -assi di carrozze da viaggiatori
1,214,618 » -assi di carri da bagagli, vagoni da merci e materiali.

In totale 2,426,976 chilometri-assi
» 10,435,509 chilometri-tonnellate.

Il consumo del combustibile fu:

nella 1ª metà dell'esercizio 439,150 chilog. = 6.57 } chilog. per
nella 2ª » » 492,850 » = 5.50 } chilom.-traz.

In totale 932,000 chilog. = 5.98 id. id.

Carrozze e vagoni.

Il parco delle carrozze e dei vagoni delle linee ticinesi di pianura comprende:

	Numero dei posti per classe I	II	III	in totale	Peso morto in tonnellate per carrozza	in totale	Numero degli assi
Carrozze da viaggiatori:							
9 A Carrozze a 18 posti Iª classe	162	—	—	162	8,65	77,85	18
16 AB » » 6 » Iª »	96	—	—	480	8,60	137,60	32
24 » IIª »	—	384	—				
12 B » » 32 » IIª »	—	384	—	384	8,60	103,20	24
18 C » » 40 » IIIª »	—	—	720	720	8,10	145,80	36
12 C¹ » » 72 » IIIª »	—	—	864	864	13,40	160,80	48
67 Totale	258	768	1584	2610	9,33	625,25	158

	Forza in tonnellate per vagone	in totale	Peso morto in tonnellate per vagone	in totale	Numero degli assi
Carri da bagagli:					
8 Carri da bagagli K	6	48	9,40	75,20	16
					174
Vagoni da merci:					
45 Vagoni da bestiame e merci, serie L	10	450	7,2	324	90
75 Vagoni da merci, coperti » N	10	750	6,6	495	150
45 » » non coperti » R	12,5	562,5	5,7	256,5	90
18 Trucs pel trasporto delle pietre » S	15	270	5,8	104,4	36
8 Vagoni per legname di lunghe dimensioni » U	12,5	100	4,4	35,2	16
65 Vagonetti per ghiaia e materiali » T	10	650	4,6	299	130
256 Totale	10,86	2782,5	5,9	1514,1	512
331 Totale generale	—	2330.5	—	1589,3	686

E. *Prodotto netto dell'esercizio.*

I prodotti del 4° anno d'esercizio furono

	1878	1877
di	Fr. 555,253.44	fr. 591,868.53
Le spese di	» 507,515.66	» 592,099.46
Vi fu dunque un eccedente di prodotti di	Fr. 47,737.78	fr. 230.93

portato nel Conto generale sotto: « PRODOTTI II ».

I prodotti del trasporto per chilometro furono

	Biasca-Locarno	Lugano-Chiasso
1875	Fr. 9831.41	Fr. 8370.81
1876	» 9394.22	» 8512.18
1877	» 8143.88	» 8281.48
1878	» 7648.68	» 7787.17

Il *deficit* dei prodotti del trasporto e l'eccedente dei prodotti sulle spese dell'esercizio si sono, nello scorso anno, compensate, ossia equilibrate, mercè le economie realizzate nell'esercizio medesimo.

L'eccedente chilometrico dei prodotti sulle spese dell'esercizio per le due linee, risulta:

	1875	1876	1877	1878
in totale	+ fr. 848.66	— fr. 497.88	— fr. 3.45	+ 712.50

F. *Stato del personale.*

Alla fine dell'anno 1878, il personale dell'esercizio si componeva come segue:

	1875	1876	1877	1878
Amministrazione generale dell'esercizio	17	15	13	12
Sorveglianza e manutenzione	85	78	69	66
Servizio di spedizione	69	56	50	50
Servizio della trazione	66	37	23	23
Servizio dei Laboratorii	6	5	3	2
Totale	243	191	158	153
per chilometro di linea	3.63	2.85	2.36	2.28

La diminuzione del personale nel 1878 (5 funzionarii ed impiegati) dipende dalla soppressione dei seguenti posti:

1 Aggiunto dell'Ufficio di spedizione
1 Aggiunto tecnico dell'Ingegnere d'esercizio
2 Guardiani
1 Contro-mastro.

G. *Diversi.*

1. *Laboratorii.* — Il numero degli operaj occupati nei laboratorii fu di 15, come l'anno precedente. I laboratorii dovettero specialmente provvedere alla manutenzione del materiale mobile adoperato per l'esercizio; essi eseguirono inoltre dei lavori per privati.

2. *Accidenti.* — Il 25 agosto, a Castione, malgrado le raccomandazioni degl'impiegati, un viaggiatore saltò abbasso dal treno, prima che questo si fosse fermato. Egli urtò in una leva di manovra per scambio, e si è ferito alla gamba in modo che si dovette trasportarlo a Bellinzona.

Il 16 maggio, in una manovra del treno 1, un vitello, caricato poco prima, cadde in tal modo tra due vagoni da bestiame, che dovette essere tosto ucciso. Il nostro personale non c'entrò punto in tali accidenti.

Il personale d'esercizio ebbe a soffrire, nell'annata, 5 ferite leggiere; ma la Compagnia d'assicurazioni contro gli accidenti a Winterthur pagò le equivalenti indennità, a termini della Convenzione con essa conchiusa.

3. *Assicurazioni.* — Tutti i fabbricati, che dall'Amministrazione della costruzione passarono a quella dell'esercizio, furono, durante l'annata, assicurati per un anno presso la Compagnia « Basileese ».

Il valore assicurato fu un po' diminuito, ed ammonta;

per la linea Biasca-Locarno a	Fr. 1,732,500
» Lugano-Chiasso a	» 915,500
per la Stazione internazionale di Chiasso a	» 198,600
In totale	Fr. 2,846,600

Sono assicurati presso la Società svizzera di assicurazioni mobiliari:

Gli oggetti di riserva dell'Amministrazione del materiale per la costruzione e l'esercizio della linea per	Fr. 415,500
il materiale d'esercizio delle linee ticinesi di pianura per	» 3,035,500
il materiale d'esercizio della Stazione internazionale di Chiasso, in comune coll'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia	» 900,000
Totale	Fr. 4,351,000

Terminiamo, o Signori, il nostro Rapporto, assicurandovi della perfetta nostra considerazione.

Lucerna, 4 giugno 1879.

In nome della Direzione	*In nome del Consiglio d'amministrazione*
Il Vice-presidente	*Il Presidente*
J. ZINGG.	FEER-HERZOG.
Il 1° Segretario	*Il Segretario*
SCHWEIZER.	SCHWEIZER.

LE FERROVIE AMERICANE NEL 1879.

Il *Manuale* di Poor sulle ferrovie degli Stati Uniti, che si pubblica annualmente in Londra, e di cui è testè comparso alla luce il volume del 1879, contiene intorno all'estensione ed allo sviluppo di questo importantissimo mezzo di comunicazione sull'ubertoso e fortunato territorio della grande Repubblica americana, interessantissime notizie, alcune delle quali ci sembra assai utile di raccogliere. Alla fine del 1878, gli Stati Uniti possedevano una rete ferroviaria della lunghezza complessiva di 131,682 chilom., dei quali 4,334 erano stati costruiti durante l'anno scorso. La lunghezza totale della rete ferroviaria, che si stende sulla intiera superficie del globo terrestre, si può calcolare con sufficiente esattezza di 319,000 chilom. È assai sorprendente il considerare che più dei due quinti delle strade ferrate del mondo sono state costruite dall'Unione americana.

Il seguente prospetto dà un'idea del progresso della rete degli Stati Uniti durante l'ultimo settennio, avvertendo che vi sono comprese soltanto le linee che trasmettono regolari resoconti intorno alla loro gestione:

	Chilometri in esercizio	Introiti lordi	Introiti netti
1872	92,232	Doll. 465,241.000	Doll. 165,574,000
1873	106,575	» 526,420.000	» 183,810,000
1874	111,460	» 520,466.000	» 189,571,000
1875	115,460	» 503,065.000	» 185,506,000
1876	118,274	» 497,258.000	» 186,452,000
1877	119,246	» 472,909.000	» 170,976,000
1878	127,046	» 490,103.000	» 187,575,000

Nel 1869 vi erano in attività nella Confederazione soli 75,371 chilometri di ferrovie.

La maggior parte delle ferrovie degli Stati Uniti non sono state costruite con lo scopo di soddisfare reali bisogni attuali della popolazione, ma piuttosto in antecipazione di questi bisogni; sono state costruite, in altri termini, per fornire pretesto ad emissioni di valori su cui potesse lanciarsi avidamente la speculazione, oppure come

un mezzo per tentare di dare sviluppo alla produzione o avviamento ai traffici in località, dove nè l'una, nè gli altri precedentemente esistevano; allo stesso modo che in quel paese gli speculatori di costruzioni urbane o i concessionari di vaste estensioni di terreno fabbricano talvolta delle chiese, affine di attrarre intorno ad esse la popolazione. Da ciò deriva che la storia di tutte le ferrovie degli Stati Uniti comprende, più o meno quasi senza eccezione, uno o varii periodi di fallimento. Talchè è difficilissimo il calcolare quale sia stata in realtà la spesa occorsa per tutte queste costruzioni ferroviarie. Il capitale originario versato per effettuarle è stato probabilmente in gran parte perduto, e, ciò che adesso rappresenta il capitale o il debito delle varie Amministrazioni, non è forse che una frazione di quello che veramente fu speso. Tuttavia il *Manuale* di Poor calcola a 4,590 milioni di dollari (circa 23 miliardi di franchi) la somma nominalmente spesa nella costruzione di queste linee. Questa cifra ragguaglierebbe a circa fran. 175,000 il chilom., che sarebbe invero una somma assai modica, e, tranne pochissime eccezioni, nessun altro paese del mondo ha potuto costruire la sua rete ferroviaria ad un costo medio così tenue. L'Inghilterra vi ha speso circa quattro volte di più, un poco più del doppio vi ha speso la Francia, quasi il doppio la Germania, ed il triplo circa vi ha speso il Belgio. Bisogna però considerare che moltissime delle ferrovie americane traversano regioni immense di un terreno pianeggiante, in cui non sono occorsi lavori di grande importanza; e che inoltre molto spesso il terreno sul quale sono costruite, ad esse non costa nulla. Ma le stesse condizioni all'incirca ricorrevano anche nel Canadà, ove il costo medio chilometrico delle ferrovie è asceso a circa un quarto di più. Non pertanto molte delle ferrovie americane non dànno alcun dividendo; e nonostante l'aumento del traffico, gli introiti complessivi si palesano, se non decrescenti, tutt'al più stazionarii. Ciò deve in gran parte attribuirsi anco alla grande concorrenza, che le varie linee si fanno fra loro, e che le spinge a ribassare enormemente le tariffe ed a mantenere in piedi un sistema costoso di agenti e di commissionarii per raccogliere il traffico delle merci e dei passeggieri.

Il reddito netto nel 1878 rappresentò il 4,1 per cento del capitale; esso ne rappresentava solo il 3,7 per cento nel 1877, anno in cui si manifestò il periodo della più profonda depressione nel traffico ferroviario; ed era del 4,8 per cento nel 1875, l'anno delle grandi catastrofi finanziarie e dello improvviso decadimento della vita industriale.

Un esempio del modo in cui procede lo sviluppo del movimento ferroviario agli Stati Uniti era recato in una notevole corrispondenza da Filadelfia al *Times* del 26 agosto p. p. La grande linea *New York Central and Hudson River Railway* aveva nel 1873 un traffico di merci ascendente a 4,392,955 tonnellate, e nel 1878 ne ebbe invece uno di 8,175,535. Tuttavia, in grazia della continua riduzione delle tariffe, il più esteso traffico non produsse altrettanto, quanto il traffico più ristretto nel 1873; gli introiti pel trasporto delle merci in quell'anno essendo stati di doll. 19,616,017, e nel 1878 di soli doll. 19,045,830; poichè il prezzo del trasporto, che nel 1873 era segnato sulla tariffa a doll. 0,0155 per tonnellata e per miglio, era stato ridotto l'anno decorso a doll. 0,009. Se il prezzo del 1873 fosse stato mantenuto, l'aumento dell'86 per cento, realizzatosi nel traffico dell'anno scorso di fronte al traffico di cinque anni addietro, avrebbe dato un provento pel trasporto delle merci di 31 milioni di dollari.

Un sintomo favorevole nelle ferrovie americane, se si paragona la loro situazione attuale con quella degli anni passati, è la riorganizzazione di una grande quantità di linee pericolanti o in fallimento; ed è pure da notarsi che una parte molto ragguardevole del capitale investito in questa vastissima rete, posseduta fino ad ora in Inghilterra ed anco in Germania, riprende adesso la nazionalità americana, essendo i titoli, da cui essa è rappresentata, trasmessi oltre l'Atlantico in pagamento del grano e degli altri grandi approvvigionamenti che gli Stati Uniti mandano in Europa. È veramente incredibile la gigantesca potenza degli interessi che sono connessi con le Amministrazioni ferroviarie agli Stati Uniti. I direttori delle sette grandi Società formano un'eptarchia, la cui autorità si afferma senza contrasto sopra tutto il paese. I veri presidenti ed i governatori della Confederazione non sono quelli che il popolo elegge, ma i presidenti delle Società ferroviarie, i quali emanano i loro editti, docilmente ubbiditi dal Congresso, dalle Legislature e dai Magistrati. Secondo il corrispondente del *Times*, questi despoti, la cui politica consiste nell'estendere sempre più la loro autorità, cercando di uccidere con una concorrenza spietata i minori rivali e d'incorporarsene le spoglie, sono essi stessi, in varie occasioni, in conflitto, e formano una specie di feudalismo, meno selvaggio, ma più assoluto del feudalismo medio-evale.

(*Economista*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 23 settembre (*).

Fervet opus. In tutti gli Ufficii recentemente istituiti pegli studii delle nuove linee ferroviarie che avranno la precedenza nella esecuzione, si sta lavorando alacremente, per mettersi in grado di entrare ben presto in campagna.

Da taluni degli Ingegneri Direttori, coi rispettivi ingegneri di sezione, si sono già fatte delle escursioni per esaminare il terreno su cui si dovranno iniziare i loro studii; e tutto dà a sperare che le solerti cure dell'on. Ministro dei lavori pubblici, il quale tanto si preoccupa affinchè tutto proceda colla massima sollecitudine, saranno coronate di un favorevole risultato. —

Anche la Commissione istituita dallo stesso Ministro, col decreto del 25 agosto p. p. per le ferrovie economiche, lavora alacremente al suo difficile cómpito.

Nella sua quarta adunanza, cioè in quella del 17 corrente, l'on. Ministro, che la presiedeva, venne pregato di designare i membri delle quattro Sotto-Commissioni, che risultarono composte ed incaricate di riferire come segue:

La 1ª, costituita dei signori Imperatori, Agazzi, Soldati, Lanino e Borgnini, sulle economie di costruzione delle linee di 1ª categoria;

La 2ª, composta dei signori Imperatori, Ponzo, Soldati e Borgnini, sulla costruzione economica delle linee di 2ª, 3ª e 4ª categoria;

La 3ª, di cui fanno parte i signori Olivieri, Agazzi, Mantegazza e Cigliano, sull'armamento e materiale mobile per le linee delle predette categorie 2ª, 3ª e 4ª;

La 4ª, formata dei signori Lanino, Rivera, Corvetto e Ferrucci, sulla questione generale dell'esercizio economico delle suddette tre categorie.

La Commissione poi, nell'adunanza del 19 corrente, deliberava di prorogare le sue sedute sino al 20 ottobre prossimo per lasciar tempo alle Sotto-Commissioni suunominate di preparare il loro lavoro.

È da sperare che le dette Commissioni, composte di uomini egregi e competentissimi, risolverà l'importante problema coll'adottare un ben inteso sistema di ferrovie economiche per tutte le linee secondarie e d'interesse locale. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in adunanza del 12 corrente, ha emesso voto favorevole sui progetti del 4º e 5º tronco della ferrovia Palermo-Trapani; e con tale voto venne pure risolta la vertenza relativa alla variante richiesta dal Comune di Salemi. Coll'approvazione poi dei detti due ultimi tronchi, la Società concessionaria si troverà in grado di sviluppare regolarmente i lavori

(*) Dobbiamo avvertire i nostri lettori che, avendo cessato l'antico corrispondente B d'inviarci le sue lettere, abbiamo potuto sostituirlo con persona, che per le sue cognizioni tecniche e per le sue relazioni alla Capitale, è in grado di fornirci esatte ed opportune notizie, e corrispondere pienamente alla fiducia che abbiamo in lui riposta.

su tutta la linea e di ultimare ed aprire all'esercizio nel prossimo marzo 1880 quattro tronchi, della complessiva lunghezza di chilom. 123, e di completare l'intiera linea entro l'annata 1881. —

Il concessionario della ferrovia Milano-Incino-Erba ha chiesto la visita di ricognizione del tronco Bovisio-San Pietro Martire; ed il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che tale visita abbia luogo entro il corrente mese, delegando a rappresentarlo il comm. Bussi, commissario per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia. —

Posso ora completare la notizia che il *Monitore* ha dato relativamente a certe modificazioni di tariffa per le ferrovie Sarde.

La Società di queste ferrovie è stata autorizzata a portare le seguenti modificazioni alle tariffe in vigore sulle proprie linee:

a) Riduzione di L. 0,0565 a L. 0,0452 al chilometro pei viaggiatori di 3ª, e soppressione della 4ª classe;

b) Attuazione di un'apposita tariffa pegli operaj agricoltori viaggianti in compagnie;

c) Estensione dei biglietti di andata e ritorno di 1ª e 2ª classe, col ribasso del 30 p. 0[0, a tutte le Stazioni della rete, limitatamente però ai mesi di aprile, maggio e giugno;

d) Attuazione di una tariffa locale per le spedizioni di granaglie a vagone completo, dirette a Cagliari ed in partenza nelle Stazioni comprese nel raggio di 45 chilometri da Cagliari;

e) Assegnazione alla 5ª classe del *sale*, quando spedito in piccola quantità, comprendendolo nell'attuale tariffa speciale 1 e 3, quando venga spedito a vagone completo. —

Il sig. Adolfo Otlet, concessionario della ferrovia a cavalli da Firenze-Prato a Poggio-Cajano, ha fatto pratiche per ottenere l'autorizzazione di valersi della trazione meccanica per l'esercizio del tronco da Firenze a Campi ed indi a Prato, lasciando a trazione animale l'altro tronco che da Peretola, per Brozzi, mette a Poggio-Cajano. Non essendovi serii ostacoli che si oppongano alla domanda del sig. Otlet, all'infuori della traversata per circa 300 metri nell'interno di Peretola, si ritiene che l'on. Baccarini sarà per dare la chiesta autorizzazione, la quale è vivamente desiderata, così dagli abitanti di Peretola, come da quelli di Campi, che mirano ad avere una più celere comunicazione con Firenze.

Intanto i lavori d'armamento nel tratto da Peretola a Campi procedono con attività, per essere ultimati entro la prima quindicina del prossimo mese di novembre.

X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

A complemento della notizia pubblicata nel precedente nostro numero, possiamo oggi aggiungere che l'appalto dei lavori di costruzione della Stazione internazionale di Ventimiglia, già aperto, verrà chiuso col 6 ottobre p. v.

Nel successivo giorno 7, si terrà a Ventimiglia una conferenza tra i rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia e quelli della Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo e della Dogana francese, allo scopo di concretare le norme da seguire nella esecuzione di questa opera importantissima.

In seguito alla persistente minaccia di gravi guasti nella tratta di raccordamento verso l'imbocco nord della grande Galleria del Fréjus (che però attualmente non presenta alcun pericolo per la sicurezza del transito ferroviario), il Governo francese ha deliberato di abbandonare definitivamente la detta tratta e di sostituirvi una deviazione più internata nella montagna, e quindi di maggior lunghezza, staccansi a circa 900 metri dal detto imbocco.

La nuova tratta di galleria sarà lunga circa 1800 metri, ed andrà a sboccare al di là di quella già soppressa del Réplat, innestandosi poi il binario nella linea attuale in prossimità della galleria artificiale del Rio Rosso.

Per tale deviazione, la grande Galleria del Fréjus riescirà della maggior lunghezza di m. 850 circa in confronto dell'attuale, che misura m. 12,879.

Il progetto del suddetto lavoro di deviazione è stato compilato dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, e fu già approvato dai due Governi interessati, francese ed italiano. L'esecuzione e la spesa relativa spettano interamente alla Francia; però all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia venne affidata, sempre per conto della Francia, la costruzione della camera di biforcazione tra la vecchia e la nuova tratta, lavoro a cui si darà mano in breve.

È superfluo notare che l'esecuzione dei suddetti lavori non porterà alcun impedimento od interruzione al regolare esercizio della Galleria e della grande linea internazionale.

A giorni avrà luogo in Firenze una conferenza tra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie dell'Alta Italia, delle Romane e Meridionali, allo scopo di discutere ed accordarsi sull'attuazione di provvedimenti di comune interesse.

Fra gli argomenti che verranno trattati in quella conferenza, notiamo con piacere quello delle misure da adottarsi per limitare il trasbordo dei vagoni a carico completo nelle Stazioni di transito.

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia è allo studio il nuovo orario generale, che sarà probabilmente attivato col 1.o novembre prossimo.

Crediamo che le combinazioni d'orario già concordate tra le Amministrazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, coll'intervento del Ministero dei lavori pubblici, per il miglioramento delle comunicazioni fra l'Alta Italia e la Capitale, entreranno in vigore nella stessa circostanza del nuovo orario generale.

A cagione poi delle complicazioni insorte per l'attivazione del servizio cumulativo colla Rudolfiana pel valico della Pontebba, è ancor dubbio se nel detto nuovo orario potrà essere compreso quello concordato nelle conferenze di Vienna per la medesima linea e già approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Abbiamo ricevuto copia della proposta dei signori ing. Agudio e Bellani, presentata in questi giorni al Consiglio comunale di Torino per realizzare il progetto della ferrovia di Superga, a trazione funicolare Agudio.

In seguito all'approvazione della legge sulle nuove costruzioni ferroviarie', i suddetti ingegneri dimostrano come, col concorso già votato dal Consiglio comunale e col sussidio governativo stabilito alle fer-

rovie di 4ª categoria, si avrebbero i mezzi occorrenti all'impresa, e non resterebbe quindi al Municipio che di prendere gli opportuni concerti col Ministero per la relativa esecuzione. E con ciò il Comune, anzichè essere un semplice compartecipante alla quinta parte delle azioni sociali, diverrebbe assoluto proprietario della ferrovia, compiendo un'opera che deve tornar di lucro e di ornamento alla città di Torino.

I suddetti ingegneri si rivolgono quindi al Consiglio comunale, affinchè voglia prendere in seria considerazione la loro proposta, dichiarandosi essi disposti:

1° A rinunziare ai loro diritti pegli studii, tracciati ecc., e pratiche per la concessione della ferrovia;

2° A concedere per questa ferrovia l'uso del sistema di trazione privilegiato;

3° A mantenere, non ostante i maggiori oneri imposti dal Municipio e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'appalto della costruzione, lasciando a garanzia il deposito di L. 40 mila, accompagnante la domanda di concessione.

Essi domandano però, a titolo di compenso, che, prelevate tutte le spese e tasse, provveduto al fondo di riserva, e pagato l'interesse del capitale speso dal Comune, l'eventuale beneficio netto risultante dall'esercizio venga ripartito in: 1[3 ai promotori ing. Agudio e Bellani. 1[3 agli interessati del sistema Agudio, 1[3 al Municipio di Torino.

Accolta tale proposta, e principiando i lavori entro il corr. anno, la ferrovia sarebbe compiuta in quello prossimo.

Dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ci venne gentilmente trasmessa la *Statistica* delle ferrovie medesime, che la cessata Società aveva sospeso dopo quella del 1875, ed è quindi riferibile all'anno 1876: pubblicazione che la nuova Amministrazione ha creduto opportuno di riprendere, e che continuerà regolarmente pegli anni successivi.

Facendo plauso a tale deliberazione, noi promettiamo di occuparcene nei prossimi numeri, in quanto possono interessare al pubblico alcuni dati generali arretrati di codesta azienda ferroviaria.

Notiamo con piacere che l'ing. Alessandro Perego di Mantova venne testè nominato Cavaliere della Corona d'Italia, in benemerenza dei servigi prestati al momento della inondazione dei fiumi Mincio e Po.

La Commissione per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie riaperse ieri le sue sedute a Napoli. Ne renderemo conto nel prossimo numero.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni. — Il *Diritto* scrive:

La Commissione per le ferrovie economiche si è riunita ancora stamane (16) per udire il rapporto della Commissione nominata nella seduta di domenica. Ha quindi cominciato l'esame delle linee delle tre categorie e deciso di nominare quattro Sotto-Commissioni, incaricate di studiare le particolarità da adottare pei sistemi economici.

— Lo stesso giornale aggiunge:

Nella seduta d'oggi (17), la suddetta Commissione ha designato i membri di ciascuna delle quattro Sotto-Commissioni incaricate di studiare le particolarità del trattamento economico da applicare a quelle fra le linee contemplate dalla legge che non possono far parte di una grande arteria di comunicazione. (*V. nostra Corrispondenza da Roma*).

La Commissione si è quindi separata, fissando la prossima riunione al 20 di ottobre, per sentire le relazioni delle Sotto-Commissioni.

— Leggesi poi nell'*Opinione* del 19:

Contrariamente a quanto hanno assicurato alcuni giornali, la Commissione incaricata dello studio delle ferrovie indicate dalla legge 29 luglio prosegue i suoi lavori.

Ieri tenne pure seduta, presieduta dal ministro Baccarini, che segue attentamente i lavori della Commissione, e pei quali dimostra vivo interesse.

Sappiamo essere ferma intenzione dell'on. Baccarini di cominciare i lavori di alcune linee entro il gennaio prossimo.

Tramway Roma-Tivoli. — La *Libertà* dice che questo *tramway* è stato oggetto di studio da parte della Commissione nominata dall'on. Baccarini per vedere e riferire se il nuovo sistema di *ferrovie economiche* ed a binario ridotto può applicarsi alle nuove costruzioni ferroviarie di seconda, terza e quarta categoria.

Accompagnavano la Commissione il cav. Desiderio Baccelli direttore del *tramway*, ed il cav. Letellier rappresentante la Società belga, il comm. Gabet ingegnere-capo della Provincia, l'ing. Anderloni, l'ing. Ducci, capo dell'Ufficio tecnico della Società, ed il capo del movimento ing. Angelilli.

La vaporiera del *tram*, senza prendere acqua sulla linea, percorse in un'ora e dodici minuti i 29 chilometri, che dividono Tivoli dalla Capitale, conducendo qui la Commissione, che restò vivamente sorpresa nel vedere risoluto così bene il grave problema della montagna, cioè delle grandi pendenze e delle curve le più azzardate.

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 14 agosto p. p., controfirmato dal ministro delle finanze Grimaldi e dal guardasigilli Varè:

Viste le leggi 2 luglio e 23 dicembre 1875, nn. 2570 e 2838, e 30 giugno 1876, n. 3202 (serie 2ª), l'art. 13 della legge 18 luglio 1878, n. 4465, nonchè il R. Decreto 20 marzo 1879, n. 4774 (serie 2ª);

Veduti i precedenti RR. Decreti, di cui il nostro ultimo in data 13 aprile 1879, n. 4848, coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L. 9,660,630 in aumento al Consolidato 5 0[0, in cambio di n. 644,042 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto il 31 dicembre 1878 per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero successivamente, e cioè dal 1° gennaio a tutto il mese di giugno 1879, presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre 3804 Obbligazioni comuni della predetta Società, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 57,060, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 0[0, con decorrenza dal 1° gennaio 1875; e che tale rendita, per il disposto dall'art. 2 del R. Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2°), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 0[0, con decorrenza dal 1° gennaio 1880, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per le finanze, incaricato dell'*interim* del Ministero del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministro del tesoro altre n. 3804 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate dal 1° gennaio a tutto il mese di giugno 1879, per la conversione in rendita consolidata 5 0[0, per la complessiva rendita di L. 57,060, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 0[0, la corrispondente annua rendita di L. 57,060, con decorrenza dal 1° gennaio 1880.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 108 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero del tesoro

per l'anno 1879 sarà aumentato di L. 285,300 per i semestri al 1° luglio 1875 e 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876, 1877, 1878, 1879, e 1° gennaio 1880, sulla rendita dovuta in cambio come sopra.

Ferrovie in Sicilia. — Scrivono da Palermo, 17, all'*Opinione*:

Questo Consiglio provinciale, udita una bella relazione intorno alla costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto da Palermo a Corleone per Misilmeri, si è dichiarato favorevole alle richieste del Comitato promotore di detta ferrovia, ed ha votato L. 8000 per gli studii della linea, invitando la Deputazione provinciale ad aprire delle trattative onde gettar le basi di un Consorzio tra la Provincia e i Comuni interessati. È da sapersi che i Comuni di Palermo e Corleone avevano prima accordato delle somme per tali studii.

Per la ferrovia litoranea Palermo-Messina per Cerda e Patti, il Municipio di Messina ha posto a disposizione del Governo, ed a titolo di anticipazione, un milione e mezzo circa.

Questo Consiglio provinciale, dal canto suo, ha deliberato: 1° di incaricare la Deputazione provinciale di volere sollecitamente formulare i criterii del contributo spettante alla Provincia per la costruzione di questa ferrovia litoranea, e quindi presentare analoga proposta al Consiglio, provocando, all'occorrenza, una speciale straordinaria sessione; 2° di rimanere autorizzata la Deputazione provinciale a provvedere con anticipazioni sul proprio cassiere, nel caso che occorressero pagamenti nell'esercizio 1880, a titolo di prima quota del concorso della ferrovia Cerda-Messina; 3° di rivolgere preghiere ai senatori e deputati delle provincie di Palermo e di Messina, ed ai deputati componenti il Consiglio provinciale, a volere in suo nome presentare vive e reiterate istanze al Governo del Re, affinchè sia presto intrapresa e sollecitamente ultimata la costruzione di tale ferrovia litoranea.

Si è finalmente capito da tutti che il maggior bene alla Sicilia può venirle dalla costruzione delle strade ferrate.

— E da Catania, 16, scrivono alla *Riforma*:

Quest'oggi si è chiusa la sessione straordinaria del nostro Consiglio provinciale. Furono prese delle deliberazioni importanti, che risguardano la ferrovia Caltagirone-Valdisavoja, messa in terza categoria nella recente legge sulle costruzioni ferroviarie; e quella di Catania-Adernò, che, per iniziativa dei Comuni interessati, si vorrà far comprendere tra quelle di quarta categoria. Il nostro prefetto, comm. Basile, sta trattando con la Ditta rappresentata dall'ing. Anachirio, quella stessa con cui, quand'era prefetto di Reggio di Calabria, fece contrarre un mutuo di parecchi milioni per conto di quella Provincia. Questo si chiama preparar lavoro per la povera gente, per la prossima stagione invernale, che si presenta con tristissimi auspicii.

Ferrovie Sarde. — Scrivono da Sassari, 18, all'*Opinione*:

Corre voce che la Direzione dell'esercizio delle ferrovie Sarde abbia intenzione di trasportare in Sassari la sede della Direzione, Ufficii, magazzini, officine, ecc., e che a tale uopo si stia studiando di modificare il progetto di ampliamento di questa Stazione, onde renderla atta ai nuovi bisogni cui sarebbe destinata.

A tale determinazione pare siasi indotta la predetta Direzione in seguito agli ostacoli che incontra in Cagliari per l'apertura al pubblico esercizio della nuova Stazione centrale. Certo è che, effettuandosi questo progetto, e coll'apertura del tronco di Terranova, Sassari sarà in Sardegna il più importante centro ferroviario.

Ferrovie Valtellinesi. — Scrivono da Sondrio, 20, alla *Perseveranza*:

Tengo la promessa che vi aveva fatto, e vi parlo della discussione che ebbe luogo al Consiglio provinciale circa la ferrovia da costruirsi.

Anzitutto la Deputazione ha potuto annunciare che, mercè la previdente e saggia deliberazione presa fin dal 1873 di inscrivere un fondo per le ferrovie nel bilancio, a quest'ora è già raccolta, e depositata presso la Cassa di risparmio, la maggior parte, la totalità quasi della somma che la legge richiede alla Provincia pei tronchi Colico-Chiavenna e Colico-Sondrio, posti in seconda categoria; tantochè le somme che si raccoglieranno, a cominciare dal 1881, potranno totalmente applicarsi ad altri tronchi. Poi, accennando alle pratiche fatte per ottenere una compiuta soddisfazione dei desiderii e dei bisogni della Provincia, ed a quel tanto che si era potuto conseguire, proponeva che il Consiglio, ponendo a disposizione dello Stato la propria quota per i tronchi anzidetti, e mantenendo nella parte passiva del bilancio il fondo di centomila lire per la ferrovia, deliberasse di incaricare la Deputazione provinciale di fare le più attive pratiche per ottenere la immediata costruzione del tronco Lecco-Colico, posto nella quarta categoria, con precedenza sopra ogni altra linea, e la collocazione nella stessa categoria del tronco Sondrio-Tirano, Questa proposizione soddisfaceva a tutti i legittimi interessi delle varie parti della provincia; pareva quindi che dovesse essere accolta da tutti. Ma non fu così.

I rappresentanti dei mandamenti di Tirano, Grossotto e Bormio volevano che il tronco Sondrio-Tirano, utile a Sondrio ed alla parte superiore della Valle, ma di quasi nessun vantaggio a Morbegno e Chiavenna, avesse la precedenza su quello da Colico a Lecco, ugualmente utile, anzi ugualmente necessario a tutti. — (Qui lo scrittore espone la lunga discussione avvenuta; indi conchiude:)

Allora il comm. Bonfadini, che in questa discussione aveva parlato, come sempre, con vera eloquenza e col più disinteressato patriottismo, volle tentare di riconciliare gli animi, proponendo un ordine del giorno, mercè cui il Consiglio, prima di passare alla votazione delle proposte fatte dalla Deputazione, prendeva solenne impegno di provvedere, con tutte le forze della Provincia, alla costruzione del tronco Sondrio-Tirano. Ma non vi riuscì; e nella votazione dell'ordine del giorno Bonfadini e delle proposte della Deputazione, cinque rappresentanti dei mandamenti superiori della Valle si astennero, mentre gli altri consiglieri diedero tutti voto favorevole. Codesta astensione degli egregi rappresentanti di Tirano, di Grossotto e di Bormio fece penosa impressione in quanti sono veramente amanti di questa nostra Valtellina.

Tramway Milano-Magenta-Sedriano. — La *Perseveranza*, del 19, scrive:

Tra qualche giorno, su questa linea verranno aperte al pubblico anche le due diramazioni per Cuggiono e Corbetta, e tra un mese al più la linea sarà finita tutta fino a Magenta e Castano, con grande vantaggio dei Comuni pei quali passa.

Vettura-salon per privati. — Leggiamo nello stesso giornale:

L'altro giorno abbiamo visitato nella nostra Stazione una elegante vettura-salon, che un ricchissimo novarese, il nobile Raffaele Faraggiana, fece costruire per uso suo particolare dal noto Stabilimento Grondona. La vettura racchiude tutte quelle comodità che è quasi meraviglioso si sappiano raggruppare in un così piccolo spazio, portate in atto con quella eleganza, congiunta a solidità, di cui il detto costruttore ci ha già dati ripetuti saggi in tante altre occasioni.

Vedendo questo nuovo veicolo, provammo una certa soddisfazione, scorgendo che i nostri ricchi cominciano ad apprezzare un sistema di viaggiare quasi in casa propria, che, mentre tornerà a loro molto comodo e piacevole, sarà fonte alle Ferrovie di qualche maggior introito.

Ferrovia Mondovì-Cuneo. — Scrive il *Corriere di Mondovì* che quel Municipio ha ricevuto da Cuneo il seguente telegramma:

« Consiglio provinciale votò per ferrovia Mondovì-Cuneo concorso stabilito per legge, con aumento decimo per precedenza. »

Ferrovia Sotto-Alpina — All'adunanza tenutasi in Biella il 4 corrente nella sala del Municipio (e già preannunciata nel nostro numero del 3), intervennero circa

30 sindaci, il sottoprefetto, i deputati Sella e Trompeo, parecchi consiglieri provinciali, fra i quali i signori Maggia, Mazzucchetti, Lucca, Bella ed altri.

Presiedeva il sindaco di Biella, il quale aprì la seduta ringraziando gli intervenuti ed esponendo l'oggetto per cui erano stati convocati.

Spiegò poi il progetto Borella, indicando le quote a carico dei Comuni; e conchiuse esortando gli intervenuti a ricercare i mezzi di accelerare e assicurare il compimento di un'opera, che tanto interessa quel circondario.

L'on. Sella, dopo una breve storia della legge 29 luglio u. s., di cui espose le principali disposizioni, parlò della ferrovia Sotto-Alpina, di cui ricordò le vicende, e disse sperare che tale progetto sarà da tutti accettato; se no, si provvederà a termini di legge. Importa però affrettare, perchè, altrimenti, altri arriveranno prima; ed esauriti i 1530 chilometri accordati dalla legge 29 luglio, verrà a mancare il sussidio governativo.

Il Ministero attuale è fermo nel voler comprendere la Sotto-Alpina tra le ferrovie di 4ª categoria; ma ciò dipende dagli enti interessati, che debbono sollecitare la cosa, come sollecitò le sue deliberazioni il Consiglio provinciale.

Accennò ad alcune altre questioni speciali, e conchiuse esortando tutti ad agevolare la formazione del Consorzio e per la pronta esecuzione della ferrovia.

Finalmente, dopo alcune osservazioni dell'on. Trompeo, alle quali rispose il Sella, e con un'aggiunta proposta dal sindaco di Mongrando, venne approvato il seguente ordine del giorno:

« La riunione dei sindaci e rappresentanti dei Comuni, convocati dal sindaco di Biella con sua circolare del 30 agosto 1879, nomina un Comitato coll'incarico di adoperarsi in ogni miglior modo per i seguenti oggetti:

1° Agevolare la formazione del Consorzio tra la Provincia ed i Comuni interessati nella ferrovia Occhieppo-Biella-Gattinara;

2° Ottenere che tale ferrovia abbia le Stazioni o fermate più utili al paese;

3° Proporre che i pagamenti del concorso dei Comuni siano posti in relazione coll'inizio dei lavori sulle parti della ferrovia a cui essi hanno accesso;

4° Esaminare se convenga provocare oblazioni private per costituire un fondo, con cui ottenere la accelerazione della costruzione di alcuni tronchi della linea, a termini dell'art. 15 della legge;

5° Studiare se non sia interesse e convenienza della intiera linea, quello di proseguire la ferrovia da Occhieppo Inferiore sino a Mongrando, indicando ad un tempo l'ammontare della occorrente spesa, ed i modi di farvi fronte ».

Procedutosi quindi alla formazione del Comitato, furono chiamati a farne parte: il sindaco di Biella, presidente, e i sindaci dei capiluoghi dei 9 Mandamenti maggiormente interessati, ai quali si sono aggiunti i signori ing. Mosca Silvio e Gurgo geometra Giovanni.

Ferrovia da Novara al Sempione — Si ha da Novara, 21:

Ieri ebbe luogo nella nostra città un'adunanza del Comitato per la ferrovia da Novara al Sempione. Numerosi gli intervenuti, e fra questi i consiglieri provinciali interessati ed i rappresentanti dei Comuni relativi.

Vi si deliberò di far plauso alla deliberazione del Consiglio provinciale, presa nell'ultima sua adunanza; e riconoscendo la convenienza di offrire il decimo in più della quota che spetterebbe alla Provincia, di pregare la Deputazione provinciale a voler stabilire tosto le quote dei Comuni interessati, giusta l'art. 7 della legge, ed a voler invitare gli stessi Comuni a deliberare in merito al detto decimo.

Traforo del Monte Bianco — Dall'*Écho du Val d'Aoste* togliamo alcuni particolari sull'adunanza pel traforo del Monte Bianco tenutasi, giorni sono, nella città d'Aosta:

Sessanta sindaci presenziavano il Congresso, o personalmente, o per mezzo di delegati speciali.

Dovendosi procedere alla nomina di un Comitato, venne accettata la proposta di riconfermare i membri componenti il Comitato della linea Ivrea-Aosta, aggiungendovi i deputati dei circondarii di Torino, Ivrea ed Aosta, ed i sindaci dei capoluoghi di Mandamento, a cominciare da Morgex fino a Chivasso.

Quindi furono nominati per acclamazione: presidente onorario S. A. R. il Duca d'Aosta, e presidente effettivo l'on. Compans. La vice-presidenza sarà tenuta dal sottoprefetto d'Aosta e dai sindaci di Torino, Ivrea ed Aosta.

Il Comitato potrà pure aggiungersi le persone e rappresentanti di Corpi morali, che giudicherà opportuno nello interesse dell'opera.

Gli intervenuti promisero di fare il possibile presso i rispettivi Comuni onde ottenere un concorso alle spese generali del Comitato, valutate in L. 10,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* annuncia che il Consiglio federale, nella seduta del 10 corr., al posto del sig. Mebes, direttore generale delle Ferrovie imperiali della Alsazia-Lorena, il quale ha declinato la nomina di membro del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, venne nominato il sig. consigliere superiore di finanza von Kropp in Stoccarda.

— Da una corrispondenza della *Nuova Gazzetta di Zurigo* togliamo i seguenti cenni intorno ai lavori ferroviarii eseguiti attualmente sul tronco Fiora-Göschenen. Questo tronco ha una lunghezza di 38 chilometri, e sale ad un'altezza di 670 metri (Fiora 439 m. sul livello del mare. — Göschenen 1109 m.). Fino a Silenen la linea ha una leggiera pendenza, ma da quel punto essa sale colla pendenza massima della ferrovia di montagna, cioè del 26 0[00. Da questo punto, l'aspetto della linea è assai pittoresco, lambendo profondi burroni, valicando ponti arditissimi e passando per ben 21 tunnels, della lunghezza complessiva di 7.3 chilometri, di cui 4 gran tunnel curvi ed a *spirale*.

I lavori sono spinti con grande alacrità, e ben 300 operaj vi sono attualmente impiegati; però nel prossimo anno il numero degli operaj sarà aumentato fino a circa 5000.

Onde poi formarsi un'idea del movimento che regna nella strada del Gottardo nel Cantone d'Uri, basta considerare che il consumo mensile della dinamite è già ora di 10,000 chilogrammi, e che il consumo della calce e del cemento somma a 20,000 chilogrammi al giorno. Aggiungansi i carri necessarii per il trasporto di materiali d'ogni specie, come acciaio, ferro, ruotaie, legnami, provvigioni ecc., ed il trasporto dei viveri. Fino alla fine di agosto testè decorso, solo da Fiora si sono già trasportati, lungo la linea, oltre a 5,000,000 di chilogrammi di mercanzia e di materiale. A completare poi questo quadro del movimento, si aggiunga il legname adoperato per le diverse costruzioni, e di cui buona parte venne comperato nel Cantone d'Uri stesso.

— Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese*:

Le Comuni di Fiora e Sisikon hanno ricorso presso il Governo d'Uri perchè la Società costruttrice del tronco Brunnen-Fiora rilascia ai propri operaj dei boni, coi quali essi possono pagare le compere, ma che, se i negozianti li presentano alla Cassa della Società, non sono accettati che contro uno sconto del 2 per cento del valore nominale. Il Governo ha risolto di dar seguito al ricorso, e si porrà d'accordo in proposito col Governo di Svitto.

Il Consiglio federale ha dato comunicazione al Governo di Svitto che il tracciato primitivo della ferrovia del Gottardo presso Brunnen non può essere variato, e che l'impresario darà mano immediatamente ai lavori nelle vicinanze di Brunnen.

Venne poi approvato il piano per la costruzione del tronco ferroviario Cadenazzo-Dirindella.

— Lo stato dei lavori della grande Galleria alla fine dello scorso agosto era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
	luglio	agosto	luglio	agosto
Galleria di direzione . m.	202	210.9	13626	13836.9
Allargam. della stessa »	204.7	217.4	11809.2	12026.6

Cunetta dello strozzo.	» 122	304.6	9744.1	10048.7
Strozzo	» 199.6	152.4	8663.8	8816.2
Vôlta	» 85.9	123.8	10076	10199.8
Piedritti	» 197.6	197	8362.4	8559.4
Tunnel completo con canale e nicchie	» 134.2	174.4	7594.5	7769.3

Secondo il programma di settembre 1875, furono eseguiti:

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	231.1
Allargamento della stessa	»	—	873.4
Cunetta dello strozzo	»	—	2683 3
Strozzo	»	—	2847.8
Vôlta	»	—	1848.2
Piedritti	»	—	2968.6
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	3542.7

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 9.60, dal lato di Airolo di m. 21.70; in totale m. 31.30, cioè metri 4.50 in media giornaliera.

A Göschenen vi fu una sosta di 4 giorni e 1|2 per l'armatura in causa di roccia franosa.

Restano a perforare m. 947.

Ferrovia Tarvis-Pontafel — Sull'argomento delle trattative fra l'Austria-Ungheria e l'Italia, il *Pester Lloyd* ha dal suo corrispondente viennese, solitamente bene informato, quanto segue:

Com'è noto, il già Ministro del commercio cav. de Clumecky fu incaricato da S. M. di appianare coll'ambasciatore italiano le questioni relative alla Pontebba, alle Stazioni internazionali, ecc. Fu affidato tale incarico al sig. de Clumecky, sopra proposta del conte Andrassy, ed il rispettivo mandato fu contrassegnato dal Ministro degli esteri. Le trattative sono già molto inoltrate, ma si presentano impreveduto difficoltà. Per ciò che si riferisce alla vertenza della Stazione internazionale in Pontebba, le differenze si possono riguardare come appianate; e per quanto concerne le Stazioni in Peri, Ala, Cormons, ecc., si manterrà probabilmente lo *statu quo*. Le inattese difficoltà concernono la questione delle tariffe. Il negoziatore austriaco domanda che il Governo italiano fissi per il nuovo tronco Pontebba-Udine, e rispettivamente per il transito da questo tronco verso le linee dell'Alta Italia e della *Südbahn*, tariffe tali, che in nessun caso Venezia possa trovarsi in condizioni più favorevoli di Trieste. Il conte Robilant disse esser autorizzato ad accedere a tale domanda, semprecchè il Governo austriaco induca la Südbahn a modificare la sua tariffa pel transito del Brennero, in modo che Trieste non abbia la prevalenza su Venezia. Questa domanda del Governo italiano è di grandissimo significato per la Rudolfiana e per la Südbahn. Infatti, la prima è divenuta, mediante la Pontebba, una impresa di concorrenza della Südbahn; d'altra parte, mentre ad onta del Brennero gl'interessi della Südbahn accennano a Trieste, la Rudolfiana gravita sempre più verso Venezia. Come si potrà superare questa divergenza d'interessi, è difficile preconizzare.

Ferrovia dell'Arlberg. — Gl'ingegneri austriaci dello Stato hanno compiuto i piani della ferrovia dell'Arlberg, ed il progetto passerà in breve sotto gli occhi del Reichsrath. Il tracciato adottato è una modificazione del progetto del 1872, La montagna sarà forata a 5,281 piedi sopra il livello del mare, e la lunghezza del tunnel, in cui viene soppressa la deviazione laterale, è ridotta a chil. 10,270.

Non si sa ancora in modo positivo se il pubblico sarà chiamato a partecipare a codesta impresa; ma dicesi che il Ministro del commercio sia molto proclive a farne una ferrovia esclusiva dello Stato.

Ferrovie dell'Alsazia-Lorena. — Leggiamo nell'*Echo du Luxembourg*:

Siamo informati che il Governo tedesco accordò ad una Società privata la concessione d'una linea ferroviaria da Stolberg a Trois-Vierges, per Monjoie, Ondinral e Saint-Vith, con diramazione da Oudinral e Malmédy.

Questa linea, la cui costruzione sarà sussidiata dallo Stato, dev'essere esercita dalla Compagnia dell'Alsazia-Lorena, alla cui rete d'esercizio dovrà collegarsi a Trois-Vierges.

Si capisce tosto l'importanza straordinaria che può avere la costruzione di questa nuova ferrovia, che non sarà se non un tronco della grande linea internazionale da Parigi a Berlino, per Reims, Sedan, Libramont, Bastogne, Gouvy, Stolberg e Colonia, linea ch'era stata compresa nell'antico progetto Forcade.

D'altra parte, la piccola diramazione da Ondinral a Malmédy ha tutta la probabilità di diventare un giorno testa di linea della ferrovia dell'Amblève, la cui costruzione è già stata decretata dal Governo belga.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie del Nord-Est ad aprire all'esercizio la linea da Turcoing a Menin. Essa ha la lunghezza di 12,724 metri.

Disastro in Algeria. — Telegrafano al *Globe* da Bona, in data del 19:

Un treno della linea Bona-Guelma, partito ieri da Bona alle 4 e 10 minuti, è uscito dalle rotaie al 34° chilometro fra le Stazioni Barral e San Giuseppe. Il macchinista Berichon e il fuochista Martinet sono stati schiacciati. Il guardafreni ebbe la spalla slogata, ma la ferita è priva di gravità; nessun viaggiatore è rimasto ferito.

Ferrovie dell'America. — Scrivono da Buenos-Ayres, 20 agosto:

Si è detto da un gran pensatore sud-americano, che le ferrovie sono per la maggior parte di questi Stati ciò che l'aratro e la vanga nelle mani dell'agricoltore. Di quella stessa guisa che il colono non può lavorar la terra senza strumenti agricoli, la Repubblica non può utilizzare i prodotti del suolo senza mezzi di trasporto, senza ferrovie.

Compenetrato da questa verità, il Governo di Avellaneda pensa di congiungere con linee ferroviarie al litorale, cioè ai mercati di consumo, le provincie di Cuyo col prolungamento della ferrovia Andina fino a Mendoza, e le provincie del Nord col portare la linea Cordoba-Tucman — 340 chilometri — fino a Jujuy. Quest'ultima ha eziandio lo scopo d'attirare al Plata il commercio della Bolivia, che ora, con grave dispendio, ha sfogo quasi esclusivamente per Tacna e Arica sulla costa del Pacifico.

Si è proposto altresì il prolungamento della ferrovia dell'est da Monte Caceros al porto di Ceibò, per allacciare in più sviluppati rapporti le ricche provincie di Entrerios e di Corrientes.

Questi varii progetti ferroviarii non tarderanno a realizzarsi, grazie alla facilità con cui oggi si possono raccogliere i capitali necessarii.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere. — Il *Diritto*, del 19, scrive:

I lavori del Tevere continuano, malgrado le pioggie avvenute. Pur troppo, però, continuano con poco frutto.

Tranne alla Farnesina, dove il lavoro di muratura è avanzato, negli altri punti i lavori procedono come la tela di Penelope: si fanno e si disfanno, e poi si ricomincia da capo!

Non è soltanto in causa delle pioggie che i lavori vennero danneggiati; gli è che la corrente stessa del Tevere, anche in tempo di magra, è così violenta, che scuote le più robuste palafitte, e fa crollare i recinti (*ture*) per l'asciugamento del fondo.

A Ponte Sisto, sulla sponda destra (Cento Preti), come sulla sponda sinistra (Renella), le ture si sfasciarono parecchie volte, anche senza che la corrente del fiume ingrossasse.

Credendo che fosse per debolezza delle palafitte, uno dei varii appaltatori pensò di piantare dei pali di ferro; ma anche i pali di ferro furono dalla corrente travolti e perduti.

Forse col tempo e coll'esperienza si troveranno sistemi

più efficaci e meglio adatti alle condizioni del Tevere: intanto però c'è un grande scoraggiamento da parte degli impresarii, e da parte del Governo c'è un grande sciupìo di denari, senza che si sappia ancora, dopo tre anni, se e quando si potrà conchiudere qualche cosa.

— Lo stesso giornale aggiunge:

Gli Osservatorii idrometrici, che il Ministero dei lavori pubblici ha fatto costruire nel tronco superiore del Tevere, funzioneranno quanto prima, essendo state ultimate tutte le opere relative, e nominato il personale che dovrà esservi addetto.

Lavori al Po. — La *Gazzetta di Mantova*, del 17, reca: I lavori di costruzione della Coronella di Borgofranco, intrapresi il 4 di agosto u. s., hanno raggiunto a tutto oggi un notevolo sviluppo, tale che l'altezza del rilevato supera il livello delle piene ordinarie del fiume, ed in qualche tratto arriva al piano stesso della normale livelletta assegnata alla Coronella. In base a queste risultanze, si calcola che, ove la stagione od altre cause ora imprevedibili non vengano a turbare l'andamento regolare del lavoro, la grande massa arginale e la retroposta (banca avranno compimento il 25 del mese corrente, lavorandovi, come in passato, una media giornaliera di oltre 3662 operaj.

Lavori ai porti. — Leggesi nel *Diritto*:

Con Decreti Reali del 12 corr. sono stati concessi i seguenti sussidii:

1° Al Consorzio pel porto d'Ischia L. 13,840, per i lavori suppletivi da esso compiuti a sistemazione del porto.

2° Al Comune di Voltri L. 14,613 88 per la costruzione di due pennelli in quella spiaggia.

3° Al Comune di Termini Imerese un terzo sussidio di L. 10,000, pei lavori di costruzione di un molo di ricovero nel suo porto.

4° Al Comune di Pozzuoli L. 5,282.52, pei lavori da esso già compiuti pel riattamento della banchina ai Gerolamini.

Acquedotto in Venezia. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 19:

Se non siamo male informati, il Ministero di agricoltura e commercio, in base al parere del Consiglio di Stato, avrebbe autorizzata la *Compagnia generale delle acque per l'estero* ad esercitare in Italia. È così tolta l'unica ragione, per la quale la Giunta aveva tenuto in sospeso il riconoscimento della cessione stipulata fino dallo scorso aprile fra quella Compagnia ed i signori Bitterbandt e Dalgairns. È quindi sperabile che fra non molto quella Compagnia francese costituisca i proprì Ufficii di Venezia, quale sede principale dei suoi affari in Italia.

Crediamo inoltre che il progetto di dettaglio dell'acquedotto, appena esaurite le pratiche per la concessione dell'erogazione dell'acqua del Brenta (al che non ci vorrà molto), sarà presentato al Municipio per l'atto di sottomissione richiesto dalla legge sui lavori pubblici.

Pare che il ritardo alla definitiva approvazione da parte del Ministero dipenda unicamente dall'avere esso voluto interpellare la Direzione delle Strade ferrate sulla influenza dell'attraversamento dei terreni della ferrovia, e sentire l'avviso della Direzione stessa rispetto al collocamento del cisternone (serbatoio) sul fianco della Stazione marittima. Noi vogliamo adunque sperare che anche siffatta pratica sarà presto esaurita, e che, affrettandosi pur quelle presso il Municipio, possano presto incominciare i lavori.

Frattanto ai Giardini pubblici vanno attivamente progredendo i lavori per la perforazione del pozzo artesiano, ch'è una delle opere assunte dalla Compagnia.

Fra giorni saranno collocate nel recinto, che si va scavando, le macchine a vapore, le quali serviranno all'esecuzione del lavoro.

Sappiamo che l'ing. cav. Forcellini ha dimostrato la sua soddisfazione pel sistema adottato, che fa sperare l'opera possa progredire in bene, come noi vivamente desideriamo.

Strade nazionali — Con R. Decreto del 14 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 18), è conservato fra le strade nazionali, e quindi a carico dello Stato, il tratto di strada compreso fra porta Cavour della città di Treviso ed il bivio delle Stiere, e come tale sarà unito alla strada nazionale Feltrina.

Strade provinciali — Con R. Decreto del 14 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 17 corrente) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Pavia quella detta Ardirestra, che dalla provinciale Voghera-Bobbio va a raggiungere l'altra di Valle di Coppa.

Congresso degli ingegneri ed architetti italiani — Il 3° Congresso, com'era stato annunciato, si aperse a Napoli la mattina del 22 corr.

Il ministro dei lavori pubblici, Baccarini, rappresentante di S. M. il Re, venne ricevuto dalla Commissione ordinatrice e dal Sindaco di Napoli, conte Giusso, al suono della marcia reale.

Assistevano parecchi senatori e deputati e molti invitati. I membri del Congresso sono oltre 200.

Il Sindaco lesse un breve discorso d'apertura; e poscia il ministro Baccarini pronunziò uno splendidissimo discorso, incominciando col dire che egli era investito dell'altissimo mandato di rappresentare S. M. il Re, di cui recava il saluto.

Le sue parole furono applauditissime.

Dopo di che, il presidente della Commissione ordinatrice, Rendina, lesse la relazione intorno all'operato della Commissione, e terminò proponendo che si proclamassero il ministro Baccarini ed il sindaco Giusso a presidenti onorarii del Congresso.

La proposta venne accettata con fragorosi applausi.

Parlò poi l'ing. Albarella, segretario della Commissione; e quindi si procedette all'elezione del Seggio presidenziale.

I votanti erano 275, e risultarono eletti: a *presidente* Federico Rendina, con voti 263; a *vice-presidenti* i comm. Brioschi e Betocchi; a segretario l'ing. Enrico Albarella; ed a vice-segretarii Terruggia, Vivanet, Emery e Calvanese.

Proclamatasi la votazione, il Seggio presidenziale si recò all'inaugurazione dell'Esposizione dei disegni, degli istromenti geodetici, e dei materiali di costruzione. Il ministro Baccarini la inaugurò, visitando minutamente tutti gli oggetti esposti, e compiacendosene moltissimo.

Egli è poi ripartito alla sera per Roma.

Concorso d'ingegneri. — Ecco il programma pubblicato dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia pegli esami per l'ammissione di nuovo personale tecnico.

Il Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ha stabilito d'aprire degli esami per l'ammissione a ventiquattro posti nel ramo tecnico, colla qualifica di *Ingegneri Allievi provvisorii*.

Potranno prendere parte a questi esami di concorso tutti gli ingegneri *regnicoli*:

1° Che alla data del presente avviso, non abbiano oltrepassata l'età di 27 anni, esclusa qualsiasi eccezione;

2° Che siano di sana e robusta costituzione fisica, da constatarsi da un ispettore sanitario dell'Amministrazione, *prima dell'ammissione agli esami*;

3° Che abbiano tutti gli altri requisiti voluti dal Regolamento sul personale, attualmente in vigore.

Gli aspiranti ai suddetti posti dovranno far pervenire al Consiglio d'amministrazione, non più tardi del 30 novembre p.° v.°, una regolare istanza in carta da bollo da L. 0.50, corredata dei seguenti documenti:

a) Estratto autentico dell'atto di nascita;

b) Certificato di buona condotta rilasciato dall'Autorità municipale, che non dati da più di un mese, e che porti la indicazione dello stato civile;

c) Fedina criminale rilasciata dal Tribunale civile e correzionale del luogo di nascita, e che non dati da più d'un mese;

d) Diploma d'Ingegnere rilasciato da una Scuola d'applicazione per gli ingegneri, o da un Istituto tecnico superiore del Regno. Però, per quelli che, avendo ultimato il corso in questo anno, non avessero ancora avuto il definitivo diploma d'Ingegnere, si ammette eccezionalmente la presentazione del certificato provvisorio di laurea, for-

malmente rilasciato dagli Istituti presso cui ultimarono gli studii.

e) Specificazione degli Istituti e Scuole presso le quali l'aspirante percorse gli studii stessi;

f) Attestati speciali degli esami sostenuti presso le Università, e presso le Scuole od Istituti sopraindicati;

g) Certificati della pratica eventualmente fatta.

Gli aspiranti ex-militari, oltre ai suddetti documenti, dovranno presentare:

h) Il congedo militare ottenuto, corredato dal certificato di buona condotta, se trattasi di *congedo assoluto*, e dall'estratto matricolare mod. 10, se trattasi invece di *congedo illimitato*.

Gli aspiranti che non furono militari, dovranno invece presentare:

i) Il *Certificato d'esito di leva*.

Ai documenti sopra specificati, di obbligatoria presentazione, gli aspiranti potranno aggiungere:

k) Un esemplare delle opere o memorie, eventualmente pubblicate;

l) Disegni di costruzione e di macchine, purchè firmati da professori e col *visto* del Direttore della Scuola d'applicazione e dello Istituto tecnico superiore, per far prova che sono veramente opere di chi li presenta;

m) Ogni altro documento che il ricorrente credesse di produrre a suo favore.

Non potranno prender parte al concorso quegli aspiranti che, essendosi riservati d'intraprendere il volontario militare d'un anno dopo compiuti gli studii, dovessero tuttora soddisfare a tale obbligo.

Le istanze dovranno essere scritte di pugno del concorrente, il quale, dopo la firma, indicherà chiaramente il proprio domicilio, per rendere possibili le comunicazioni che si avessero a fargli, e scriverà l'elenco dei documenti presentati a corredo dell'istanza stessa. Non sarà tenuto conto delle istanze e dei documenti che arrivassero a quest'Amministrazione con timbri postali di spedizione posteriori al 30 novembre p.° v.°

Quelli fra i concorrenti che, dalla ispezione dei documenti esibiti, risulteranno ammissibili, saranno chiamati agli esami nella prima metà del mese di gennaio 1880, mediante lettera indirizzata a ciascuno d'essi, nella quale sarà indicato il giorno in cui incominceranno gli esami stessi, i quali avranno luogo esclusivamente a Milano.

Gli esami saranno *scritti ed orali*, e vertiranno sulle seguenti materie:

Per l'esame scritto — Geometria pratica e Topografia — Lavori di terra e di muratura — Lavori in legno ed in ferro — Meccanica applicata alle macchine — Idraulica — Strade ferrate — Macchine a vapore ed altre macchine calorifiche.

Per l'esame verbale — Tutte le dette materie, e inoltre — Chimica — Metallurgia specialmente del ferro e dell'acciaio — Leggi sugli espropri per utilità pubblica, e la parte della legge sui lavori pubblici che riguarda le ferrovie.

I quattordici aspiranti che, nel complesso degli esami, riporteranno il maggior numero di punti di merito, verranno assunti immediatamente in servizio, nella qualità di *Ingegneri Allievi provvisorii*, colla retribuzione giornaliera di L. 4.50, la quale rimarrà invariata per tutto il tempo in cui, a termini del Regolamento, durerà il periodo di prova cui saranno assoggettati prima di ricevere una nomina definitiva, e cioè per non meno di un anno.

Gli altri 10 aspiranti, che fanno seguito ai suddetti nella scala di merito risultante dagli esami, saranno poi assunti in servizio a misura dei bisogni dell'Amministrazione, sempre però per ordine di merito ed alle stesse condizioni di cui sopra.

Si prevengono poi gli aspiranti che non si terrà conto alcuno delle domande per impiego che fossero già state presentate ad un Ufficio qualunque dell'Amministrazione; e che quanto ai documenti, benchè sia a ritenersi che per le disposizioni date sieno già stati restituiti, dovrà essere cura degli aspiranti stessi di provvedere al ricupero di quegli atti, per unirli alla nuova istanza che ora presentassero.

Dizionario tecnico — La *Nazione* dice che venerdì scorso si adunava in Firenze la Commissione giudicatrice del concorso per un *Dizionario tecnico dell'Architetto, dell'Ingegnere civile ed Agronomo*, aperto dal Ministero della pubblica istruzione.

Erano presenti i commissarii cav. prof. Camillo Boito e cav. ing. Emilio Bignami-Sormani di Milano, comm. prof. Alessandro Betocchi di Roma, cav. prof, Felice Francolini, comm. prof. Angelo Vegni, e comm. ing. Giovanni Pini di Firenze. Erano assenti il comm. ing. Girolamo Chizzolini di Milano e cav. march. ing. Giovanni Malaspina di Venezia, i quali avevano giustificato la loro assenza.

I concorrenti erano due: il signor *Gaetano Miozzo di Treviso* e il *Collegio degli architetti ed ingegneri di Firenze*.

Crediamo sapere (dice la *Nazione*) essere già stato formulato il verdetto; ma la Commissione, tranne i professori Francolini e Vegni, partiva nella sera col treno diretto alla volta di Napoli, per leggere il verdetto davanti al terzo Congresso degli ingegneri, che si tiene in quella città. Pubblicheremo il verdetto, appena pronunziato.

Osservatorio sull'Etna. — È stato di passaggio a Palermo il comm. Tacchini, direttore dell'Osservatorio astronomico romano. Egli era diretto a Catania ed indi al posto sull'Etna, dove si va ad impiantare l'Osservatorio Bellini, che egli tanto propugnò. La fonderia Oretea di Palermo eseguì la cupola della Specola, tutta in ferro, la quale pesa cinque tonnellate, e può essere girata in tutte le direzioni colla forza di un solo uomo. Essa è la più grande delle cupole a *culisse* che abbiamo in Italia, avendo un diametro di otto metri, e conterrà il più grande cannocchiale finora fabbricato.

È a tutti nota l'immensa importanza di un Osservatorio sul maggior vulcano, e l'anno venturo sarà questo un fatto compiuto.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 27 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 16 corr.) è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Rionero di Volture (prov. di Potenza), col titolo di *Società cooperativa del Volture, Banca di soccorso ed incoraggiamento alle arti, all'industria, all'agricoltura ed al commercio*, e colla durata di 25 anni, decorrendi dal 17 marzo 1873; portando il detto capitale da L. 120,000 a 300,000, mediante emissione di 3000 azioni nuove da L. 60 ciascuna.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* suddetta) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società cooperativa di credito popolare e risparmio, sedente in S. Agata dei Goti (prov. di Benevento), col titolo di *Banca popolare mutua di prestiti e risparmi*, col capitale nominale di L. 10,000, diviso in 400 azioni da L. 25, e colla durata di 50 anni, decorrendi dal 30 maggio 1875.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.) è diminuito il contributo annuale nelle spese degli Ufficii d'ispezione della Società per le operazioni di credito mobiliare ed ordinario, sedente in Milano col titolo di *Banca di Credito Italiano*, col capitale nominale di 5 milioni, diviso in 10,000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 99 anni decorrendi dal 24 aprile 1863.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* suddetta), la Società per le operazioni di credito cooperativo e di risparmio, sedente a Rovigo col titolo di *Banca Mutua Popolare di Rovigo*, col capitale nominale di L. 50,000 diviso in 1000 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di anni 50 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 31 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 17 corr.), è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Aversa (prov. di Caserta).

Debito pubblico. — La Direzione generale ha pubblicato l'avviso seguente:

Col giorno 1° del prossimo novembre, dovendo la Direzione generale del Debito pubblico, colle annesse Amministrazioni della Cassa centrale dei depositi e prestiti e della

Cassa militare, essere trasferita da Firenze a Roma ed ivi incominciare le sue funzioni, non potrà, mentre farà il trasferimento dei proprii Uffizii, eseguire le operazioni sul Gran Libro ed altre di sua competenza con quella sollecitudine che solo nelle condizioni ordinarie è possibile. La natura di queste operazioni e i varii Uffizii per cui successivamente devono passare, non permettendo che continuino a farsi in Firenze dopo che una parte dei registri e delle carte ne saranno trasferiti, nè che possano eseguirsi a Roma prima che il trasferimento sia compiuto, qualche ritardo nella trattazione degli affari sarà inevitabile.

Per abbreviare i ritardi, si sono studiati i provvedimenti più opportuni; ma l'indole degli affari, le diligenti cure e le cautele che devono accompagnare il trasporto dei registri, degli atti e dei valori, fanno ritenere che nelle ultime due settimane di ottobre i varii servizii dovranno soffrire qualche interruzione.

Perciò si notifica che coloro i quali avessero da promuovere, presso l'Amministrazione del Debito pubblico, presso la Cassa centrale dei depositi e prestiti, e presso la Cassa militare, qualche operazione che premesse di veder eseguita entro il prossimo mese di ottobre, dovranno presentare alle Intendenze di finanza od agli altri Uffizi competenti le relative domande, coi documenti perfettamente regolari, in tempo utile perchè tali domande possano, secondo le distanze, essere spedite e giungere al più tardi entro il giorno 15 ottobre alla Direzione generale in Firenze, dove questa continuerà ad eseguire le operazioni per le quali, sino al detto giorno inclusivamente, le ne sarà pervenuta la domanda.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 corr. lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di agosto 1879, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1878; dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di agosto 1879	L.	11,274,510 98
» » 1878	»	11,365,002 26
Differenza in meno nel 1879 . . .	L.	90,491 28

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di agosto furono come segue:

Nell'anno 1879.	L.	90,938,224 95
» 1878.	»	87,767,440 85
Differenza in più nel 1879	L	3,170,784 10

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata nel mese di agosto scorso la seguente somma:

	Mese di agosto		Dal 1° gennaio.
Anno 1879.	L. 721,470 60	Anno 1879.	L. 5,672,655 85
» 1878.	» 673,807 30	» 1878.	» 5,092,013 12
In più	L. 47,662 30	In più	L. 580,642 73

Monete italiane in Francia — In seguito alla nuova Convenzione monetaria, ratificata in questi giorni e resa esecutiva dal 1° agosto p. p., i pezzi divisionali italiani di argento, di franchi 0.20, 0.50, 1 e 2, cesseranno di avere corso in Francia, a partire dal 1° gennaio 1880; e fino a quest'epoca, gli stessi pezzi saranno rimborsati al pari presso le Casse e Ricevitorie generali del Tesoro e presso i cassieri e contabili delle Amministrazioni finanziarie.

A partire dal 1° gennaio 1880, i suddetti pezzi divisionarii italiani non saranno ricevuti, nè rimborsati dalle Casse del Governo francese.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Divieto d'importazione in Isvizzera dell'uva.

Si rende noto al pubblico che le Autorità federali svizzere hanno vietato l'importazione sul loro territorio d'ogni genere di uva, da vino e mangereccia, ed anche pigiata.

Dalla data del presente avviso, non saranno quindi più accettate spedizioni di detta merce in destinazione od in transito della Svizzera.

Milano, 18 settembre 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii conservarono presso a poco, nella passata settimana, i corsi della precedente ottava; ed era la cosa migliore che loro potesse avvenire, sì poca era la disposizione degli operatori a loro riguardo. Le Azioni Meridionali si aggirarono tra il 410.50 al 408.50, e caddero fino a 402; ma poi ripresero alquanto, e risalirono a 409. Le Obbligazioni relative, sostenute per un momento a 290.75, piegarono in seguito, offerte com'esse erano, a 290.50. I Boni nominali a 592.50.

Le Obbligazioni Sarde subirono la stessa vicenda: quelle della serie A, da 299.50 si ridussero a 298.50; le altre, della serie B, da 297 a 295; le nuove invece stettero ferme sul 271.50.

L'Alta Italia ebbe denaro scarso a 297 e 296; le Pontebbane a 434; le Ferrovie centrali Toscane a 455; le Azioni Romane negoziate a 132 e 131.50.

A Parigi, le Lombarde oscillarono a stento fra il 185 al 188; le Obbligazioni invariate sul 263; le Vittorio Emanuele in ribasso da 280 a 276. Le Romane da 118 scesero a 115; le Obbligazioni meglio tenute a 312 e 311.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Milano (1866) — 52ª Estrazione pubblicamente eseguita il 16 settembre 1879.

Serie estratte:

2930 — 3505 — 3906 — 5222 — 6311:

S.	N.	L.	S.	N.	L.	S.	N.	L.	S.	N.	L.
5222	78	30,000	2930	97	50	2930	9	20	3906	44	20
3906	27	1,000	3505	99	50	2930	71	20	3906	74	20
3906	14	500	3906	23	50	2930	96	20	3906	89	20
3505	62	100	3906	72	50	3505	7	20	3906	93	20
3906	43	100	5222	33	50	3505	43	20	5222	9	20
3906	80	100	5222	50	50	3505	59	20	5222	73	20
5222	17	100	6311	2	50	3505	74	20	5222	98	20
6311	66	100	6311	24	50	3505	77	20	6311	70	20
2930	10	50	6311	88	50	3505	100	20	6311	84	20

Tutte le Obbligazioni portanti una delle serie sopra estratte, abbenchè non premiate, hanno diritto al rimborso in lire 10 cadauna. Il 16 dicembre 1879 avrà luogo la 53ª estrazione.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Società della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani — Dal 1° ottobre p. v. si pagherà presso la sede sociale in Roma (via della Mercede, 33), il rimborso in franchi 300 in oro per l'ammortamento delle Obbligazioni del 1° semestre 1879.

Società anonima per la illuminazione a gas della città di Novara — Dal 1° ottobre p. v. si paga agli azionisti la cedola semestrale 1° ottobre 1879 in lire 10 per azione, presso il cassiere A. Ranzo in Novara.

Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza. — Il Comitato permanente del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza avvisa che, presso le Banche di Venezia (Banca Veneta di depositi e conti correnti), Padova (Banca Veneta e Banca mutua popolare), Vicenza (Banca popolare), Treviso (ing. Carlo Liberali), sarà fatto il pagamento della cedola semestrale dei titoli del secondo Prestito del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza, scadente il 1° ottobre p. v.

Avvisi d'Asta

Il 1° ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Sassuolo alle Radici, compreso fra Castellarano e Roteglia, della lunghezza di m. 4671.04, per la presunta somma di L. 86,100. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4300 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilogr. 15,500 di rame in pani, per il presunto importo di L. 40,300. Consegna entro 45 giorni. Deposito L. 4100 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 2 detto mese, presso il Municipio di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della manutenzione dei gruppi 3°, 4° e 5° delle strade comunali inghiaiate, in diminuzione del canone annuo di L. 21,092 per anni 8 pel 3° gruppo, di L. 24,898 per anni 6 pel 4° gruppo, e di L. 30,400 per anni 6 pel 5° gruppo, così ridotti in seguito ai ribassi offerti nel precedente incanto. Deposito interinale L. 3300 pel 3° gruppo, L. 4000 pel 4° e L. 5000 pel 5°; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone rispettivamente deliberato, in rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Livorno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte del porto Mediceo, della darsena e dei canali interni della città di Livorno, in diminuzione della somma di L. 45,600, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale delle Radici, compreso fra il torrente Dolo e Mandriolo, della lunghezza di m. 4897.11, per la presunta somma di L. 133,730. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una tettoia per deposito delle merci di grossa mole al Dock, per il presunto importo di L. 34,000. Lavoro da eseguire entro 100 giorni. Deposito interinale L. 3400 in denaro o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Forlì, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un nuovo ponte sul fiume Conca nella strada Flaminia, per il presunto importo di L. 113,805.61. Deposito interinale L. 3800 in numerario o biglietti di B. N., o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Chieti si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di consolidamento e sistemazione del quartiere di Sant'Agostino in Chieti, per la presunta somma di L. 15,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito cauzionale L. 1500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Ivrea, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria dal Comune di Ribordone all'abitato di Sparone, della lunghezza di m.1515.85, per il presunto importo di L. 26,790. 19. Lavori da eseguire entro 11 anni. Deposito interinale L. 1340 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2680, idem o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Siena, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Monticiano alla deviazione per Jesa, per il presunto importo di L. 51,181.56. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito interinale L. 600; cauzione definitiva lire 1200 in biglietti della B. N. o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

34ª Settimana. — *Dal* 20 *al* 26 *agosto* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	499,468.15	345.41
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	468,411.50	323.94
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 31,056.65	+ 21.47
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	13,902,591.70	9,614 52
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	12,839,922.51	8,879.61
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,062,669.19	+ 734.91
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	190,849.65	165.24
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	182,680.30	159.27
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 8,169.35	+ 5.97
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.36	5,357,529.10	4,641.13
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.55	4,712,917.53	4,117.70
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.81	+ 644,611.57	+ 523.43

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di luglio 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	36,736,12	14,637.91	9,394.66
Piccola Velocità	6,421,13	382.16	3,655.55
Totali . . .	43,157.55	15,020.10	13,050,21

Strade Ferrate Romane

25ª Settimana — *Dal* 18 *al* 24 *giugno* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	543,559.72	16,860.63
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	481,165.01	15,141.40
Differenza { in più . . .	24	62,394.71	1,719.23
Differenza { in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 24 giugno 1879.	1,668	12,944,988.56	16,186.77
Periodo corr. 1878	1,657	12,821,351.58	16,138.60
Aumento	11	123,636.98	48.17
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 giugno 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	8,708.89	»	33,551.63	42,260.52
Bagagli e cani.	»	94.14	»	634.77	728.91
Merci a G.V. ..	»	832.16	»	3,889.46	4,721.62
Merci a P.V. ..	»	7,408.22	»	26,984.88	34,393.10
Introiti diversi.	»	339.62	»	531.16	870.78
Totale L.	»	17,383.03		65,591.90	82,974.93

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Col giorno **14 novembre p. v.** venendo a scadere il Contratto attualmente in corso per affitto di locali ad uso **Caffè** e **Buffet**, con annesso giardino della superficie di pertiche metriche 2,406 nella Stazione di

Pavia

e col successivo giorno **15 novembre** quello per affitto di locali ad uso **Caffè** e **Buffet** nella Stazione di

Lodi

Si fa noto avere l'Amministrazione di queste Ferrovie deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali alle condizioni ed ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le succitate Stazioni e presso la 2ª Divisione del Traffico in Milano, Ufficio Centrale.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrervi. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 2ª Divisione del Traffico suddetta, da cui risulti avere eglino personalmente, od a mezzo di un loro rappresentante, depositata la somma rispettivamente stabilita per ognuno dei Caffè, come trovasi indicato in fine del presente Avviso (1).

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del **Sig. Capo Traffico della 2ª Divisione Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la soprascritta: **Offerta per l'affitto di locale ad uso Caffè della Stazione di**.... in modo che gli pervengano non più tardi del giorno **30 corrente settembre.**

Fatta l'aggiudicazione, saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatarii, dai quali non potranno essere ritirati che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dagli stessi aggiudicatarii o da un loro rappresentante mediante consegna, nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico appositamente incaricato della somma fissata per ciascun Caffè, come parimenti trovasi specificato appiedi del presente (2).

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria quando per qualsiasi motivo le Ditte deliberatarie non effettuassero, entro il termine suindicato, il deposito di cauzione, o non addivenissero alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esperire.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte delle Ditte, rimarrà vincolato per tutta la durata dei Contratti, e l'Amministrazione ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalle Ditte locatarie.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno **1° ottobre p. v.** ore 2 pomeridiane presso la 2ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 11 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Somme stabilite pei depositi di gara e di cauzione per l'affitto dei singoli Caffè messi all'Asta.

Pavia, Deposito occorrente per poter concorrere alla gara (1) **L. 90** = Deposito cauzione (2) **L. 270**
Lodi, » » » » » (1) » **50** = » » (2) » **150**

NB. I depositi dovranno essere fatti in denaro od in Cartelle al portatore del Debito Pubblico dello Stato al corso della Borsa di Milano del giorno precedente a quello in cui si effettuano.

Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa da richiedersi al Capo Traffico suddetto.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per l'accollo della costruzione di una scogliera a secco lungo la sponda destra del Fiume Tevere a difesa della Ferrovia fra i Chilometri 77 e 78 della linea Roma-Orte in località detta le Baucche.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere alla prosecuzione di una scogliera a secco lungo la sponda destra del Tevere a difesa della ferrovia fra i chilometri 77-78 della linea Roma-Orte in località detta le Baucche, apre una gara a schede segrete per tutti coloro che volessero concorrere all'accollo suddetto.

I lavori da appaltarsi raggiungono complessivamente la somma di it. L. 24,184.27. Il Capitolato d'oneri, il progetto e la perizia sono visibili nell' Ufficio dell'Ingegnere Capo Servizio del Mantenimento in Firenze (Stazione di S. M. Novella) e presso l' Ingegnere Capo della 3ª Sezione residente in Roma (Stazione Centrale).

All'atto della stipulazione del contratto d'appalto il deliberatario dovrà prestare una cauzione di L. 2400 in danaro, ovvero il corrispondente di rendita in cartelle al portatore del Debito pubblico italiano valutate al corso del giorno, od in titoli della Società garantiti dal Governo. Tale cauzione sarà restituita all'accollatario dopo eseguito il finale collaudo dei lavori appaltati.

Le offerte in carta da bollo da lira una, dovranno pervenire suggellate alla Direzione Generale della Società delle Ferrovie Romane in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 7 ottobre p. v.

La busta contenente l'offerta dovrà portare l'indicazione:

Offerta per la costruzione di una scogliera a secco.

Insieme all'offerta dovrà trasmettersi un Certificato di un Ispettore o Ingegnere Capo del Genio Civile e di un Ingegnere Capo Servizio di una Società Ferroviaria, in data non più lontana di sei mesi, che giustifichi la idoneità del concorrente ad eseguire lavori del genere di quelli da appaltarsi.

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere tra i concorrenti quello che avesse offerto maggior ribasso, e può anche rifiutare tutte le offerte, volendo su tale riguardo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del Commissario Governativo.

Firenze, 20 settembre 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i signori portatori delle Obbligazioni demaniali che, a partire dal 1° ottobre p. v., nelle Piazze e dagli Stabilimenti sottoindicati, si effettuerà il pagamento del vaglia di L. 12.625 scadente il detto giorno, sotto deduzione di L. 1,9665 per ciascun vaglia, e cioè:

Di L. 1.6665 per importare di un semestre della tassa di ricchezza mobile 13 20 0[0 (Decreto Reale 25 agosto 1870, n. 5828) e

Di L. 0.3000 per tassa di circolazione del 2° semestre 1879, in ragione di L. 0.60 per ogni Obbligazione (Leggi 19 luglio 1868, n. 4480, ed 11 agosto 1870, n. 5784, pagandosi così per ogni vaglia al netto la somma di L. 10.6585.

Firenze, presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.

Torino, idem idem

Id. Banco di Sconto e di Sete.

Ancona, Bari, Bologna, Genova, Livorno, Messina, Milano, Modena, Napoli, Palermo, Parma, Porto Maurizio, Roma, Venezia, la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.

I pagamenti all'estero verranno effettuati sulle stesse piazze e nello stesso modo come fu praticato per l'ultimo semestre, contro presentazione delle Obbligazioni da cui vengono staccati i vaglia.

Roma, 16 *settembre* 1879.

La Direzione.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto.

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data 2 settembre, si fa noto al pubblico che nel giorno di martedì 30 corrente alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per un novennio del tronco di strada consortile da Germagnano a Viù, amministrata dalla Provincia, compreso fra il ponte sulla Stura a Germagnano e l'abitato di Viù della lunghezza di metri 12,450.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 4,500 annue, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 9 ottobre prossimo a mezzodì.

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione Provinciale.

L'appalto avrà principio col 1° luglio 1880 e sarà ultimato al 30 giugno 1889, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Inge-

gnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1500.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 2250 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 17 settembre 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data 2 settembre, si fa noto al pubblico che nel giorno di martedì 30 corrente alle ore 10 antimeridiane, in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per sei anni del tronco di strada consortile, amministrata dalla Provincia, da Germagnano a Ceres, di metri 10,000.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 4800 annue, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 9 ottobre prossimo a mezzodì

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione Provinciale.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1880 e sarà ultimato al 30 giugno 1886, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio Tecnico Provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio Tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1000.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 2000 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 17 settembre 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ RUBATTINO E C.

COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE A VAPORE STABILITA IN GENOVA

Si notifica ai signori portatori delle Obbligazioni della Società suddetta create con atto 27 marzo 1878, che le sotto indicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 30 settembre corrente, il pagamento della Cedola N. 6, per il trimestre scadente il 30 di questo stesso mese, in L. 15 in oro per le Obbligazioni create in oro, ed in L. 15 in moneta legale italiana per quelle create in detta moneta:

a *Firenze*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Genova*, idem idem
a *Torino*, idem idem
a *Roma*, idem idem
a *Milano*, presso la Banca di Credito Italiano;
a *Ginevra*, presso li signori Bonna e Compagnia.

N.B. Il pagamento a Ginevra delle L. 15 in moneta legale italiana per le Obbligazioni create in detta moneta, sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso li stessi signori Bonna e Compagnia.

Genova, 15 settembre 1879.

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

GALOPIN-SÜE JACOB E COMP.

SOCIETA INDUSTRIALE DI

COSTRUZIONI METALLICHE

con Opificio in SAVONA

Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
(Nuovo sistema privilegiato)

APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA

installazioni

PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

PALI A VITE

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione

TETTOJE IN FERRO

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Il Consiglio d'amministrazione ha fissato il riparto utili del primo semestre 1879 in lire 25 per Azione, esigibili presso la Cassa di questa Società, contro rilascio del vaglia n. 32, a partire dal 1° ottobre p. v.

Torino, 13 settembre 1879.

LA DIREZIONE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide e ritagli di guide, ed in cuori per crociamenti, modelli diversi	Chilogr.	**29,000**	circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli di guide	»	**1,304,000**	»
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti	»	**79,500**	»

FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, e lamiera di ferro vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **30 corrente.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 2 ottobre p. v.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 11 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e circolazione,

a *Firenze*	presso la Cassa Centrale in	L. it.	6.35
» *Ancona*	» id. dell'Esercizio	»	6.35
» *Napoli*	» id. Succursale id.	»	6.35
» *Livorno*	» la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di)	»	6.35
» *Genova*	» Cassa Generale	»	6.35
» *Torino*	» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.35
» *Roma*	» id. id.	»	6.35
» *Milano*	» il signor Giulio Belinzaghi	»	6.35
» *Venezia*	» i signori Jacob Levi e Figli	»	6.35
» *Palermo*	» i signori I. e V. Florio	»	6.35
» *Ginevra*	» i signori Bonna e C.	Fr.	6.35
» *Parigi*	» la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.35
» *Bruxelles*	» la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.35
» *Berlino*	» il sig. Meyer Cohn	»	6.35
» *Francoforte s/m*	» il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.35
» *Amsterdam*	» il sig. Joseph Cahen	Fior.	2.98
» *Londra*	» i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.1

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 12ª estrazione avvenuta il 15 maggio p. p. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all' estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 12 *settembre* 1879.

La Direzione Generale.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 1° Ottobre 1879 N° 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA A NAPOLI.

Martedì 23 settembre, come annunciammo, la Commissione d'inchiesta per le ferrovie italiane ha tenuto a Napoli, nella sala del Consiglio comunale, la sua prima adunanza pubblica, presieduta dal senatore Brioschi, e coll'intervento dei senatori Cadorna, Verga e Bembo, e dei deputati La Porta, Genala e Monzani. Ne togliamo i seguenti ragguagli dai giornali napoletani:

Sono stati uditi parecchi impiegati superiori dell'Amministrazione delle ferrovie: il sig. *Antonio Bonetti*, ispettore pel movimento; l'ing. *Vigilante*; il sig. *Serafino Tarantini*, Sotto-commissario per le Ferrovie Romane; il cav. *Carlo Spongia*, capo-sezione pel traffico e movimento; l'ing. *Lodovico Martinoni*, capo-sezione pel servizio del materiale e trazione.

Tutti questi signori sono stati interrogati sulle rispettive attribuzioni, sull'organizzazione dell'Amministrazione ferroviaria, sull'andamento generale del servizio, sul modo come le Società mantengono verso il pubblico e verso il Governo i loro impegni, sulla qualità e sullo stato del materiale mobile, sulla esattezza negli arrivi dei treni, sulle cause dei ritardi, sui trasporti delle truppe, sui lavori in corso o che si sono eseguiti da poco, ecc.

Hanno risposto quasi tutti affermando che ogni cosa procede nel miglior modo possibile. L'ing. *Martinoni*, interrogato specialmente sulle costruzioni che si fanno nello Stabilimento di Pietrarsa, ha dichiarato che esse sono ottime; che prima difettavano in parte, ma che ora si nota un progresso tale, che mette Pietrarsa al caso di sostenere la concorrenza con ogni altro Stabilimento e coi più reputati opificii industriali stranieri.

In seguito sono stati interrogati il comm. *Alessandro Betocchi*; il comm. *Arduin*, direttore della Banca Napoletana; un negoziante tedesco in Napoli, il sig. *Hirsch*, che ha detto cose giustissime sulle gravezze dei trasporti per ferrovie; e due ingegneri privati, uno dei quali ha affermato che nelle provincie meridionali è inutile di costruire nuove ferrovie, perchè manca la *superficie*, manca il terreno produttivo. Questo ingegnere è napoletano!

Il deputato *La Porta* ed il senatore *Bembo* hanno dimostrato, con le lore argute domande a questo signore, quanto fossero esatte le sue affermazioni.

Il prof. *Betocchi* ha richiamato l'attenzione dei commissarii dell'inchiesta sopra un bisogno sentito dalla città di Napoli — il congiungimento ferroviario tra il porto mercantile e la Stazione; ed ha notato come, per le condizioni speciali del porto, i legni non possono approdare al lido.

Si è anche intrattenuto a parlare delle tariffe ferroviarie.

Il comm. *Arduin* ha risposto alle domande del presidente: che in Napoli esistono pochi azionisti delle ferrovie italiane; che la composizione, le attribuzioni e la responsabilità dei Consigli di amministrazione delle Società ferroviarie, come i sindacati dei bilanci, non corrispondono, secondo lui, allo scopo della loro organizzazione.

— Nella seconda adunanza, tenutasi il 24, primo ad essere interrogato, fu il comm. *Martorelli*, consigliere d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Egli ha parlato lungamente di molte questioni riguardanti l'esercizio delle ferrovie. Ha esposto alcune sue speciali vedute circa la soluzione di questo grave problema, ottenendo spesso l'adesione degli onorevoli componenti la Commissione d'inchiesta; e si è poi riserbato di spedire per iscritto alla Commissione medesima le proprie osservazioni sopra altre questioni.

Ha parlato poscia l'on. *Incagnoli*, esponendo le condizioni deplorevoli del commercio napoletano, causate in gran parte dalla mancanza di congiungimento del porto mercantile alla Stazione ferroviaria, dall'organizzazione difettosa della carovana dei facchini di dogana, e dalle vessazioni fiscali.

Indi è stato interrogato il prof. *Alberto Errera*. Egli ha dimostrato, tanto nella parte tecnica, quanto dal lato giuridico ed amministrativo, come dovrebbe essere regolata la materia dei *tramways* ne' suoi rapporti colle ferrovie ordinarie.

Incominciando col constatare che in Italia manca una legge sui *tramways*, ha passato in disamina il titolo V della legge 20 marzo 1856 e i modi coi quali venne interpretato dal Consiglio di Stato, e poscia come sia stata pure interpretata dal medesimo Consiglio l'altra legge del 20 novembre 1859.

Ha messo poi a confronto le varie leggi estere colle

condizioni attuali italiane; ed ha conchiuso dimostrando la necessità che sia preso un provvedimento legislativo per togliere la condizione nella quale si trovano attualmente i concessionarii di *Tramways*, obbligati a ricorrere al Consiglio di Stato; ed a titolo di lode per Napoli, ha dichiarato che, sebbene qui non si sieno incontrate le difficoltà della concessione Milano-Monza, ecc., pure anche qui si riconobbe l'urgenza di un provvedimento inspirato ai bisogni locali, ed ha tracciato egli stesso le norme che reputerebbe acconcie a regolare questa materia in attinenza col servizio delle ferrovie.

Ultimi sono stati interrogati i signori *Buonoconto* e *Questa*, i quali hanno parlato anch'essi a nome del Commercio napoletano, rilevando, come altri, le gravezze delle tariffe ferroviarie.

— La Commissione d'inchiesta tenne il 25 la sua 3.a ed ultima seduta, incominciata a mezzogiorno, è terminata alle 4.30.

Primo ad essere interrogato è stato l'ing. *Boubée*, rappresentante la Società d'industrie nazionali e di costruzioni metalliche. Ha parlato dei rapporti fra le industrie e le ferrovie, ed ha deplorato i danni che derivano alle prime dal modo non regolare con cui queste ultime funzionano. Ha censurato anche il sistema col quale si fanno gli appalti, ed ha sostenuta la necessità di una riforma delle tariffe ferroviarie.

Il cav. *Luigi Turco*, rappresentante la ditta Pattison, si è intrattenuto sull'inconveniente di alcune *voci* delle tariffe, che riflettono il materiale adoperato alla lavorazione dei prodotti industriali.

È venuta poscia la volta di un negoziante di frutta e... pubblicista! E dopo di lui, ha fatto giustissime osservazioni sul servizio ferroviario in genere, e specialmente sulle tariffe, il sig. *Carlo Cocciola*, capo-stazione delle Ferrovie Romane.

Un ex-impiegato delle stesse Ferrovie Romane ha narrato come, dopo quindici anni d'onesto lavoro, sia ora costretto, per vivere, a stendere la mano alla carità cittadina (!!).

Il prof. *Beriola* ha esposte alcune sue idee circa le modificazioni da apportarsi nel rilascio dei biglietti di abbonamento alle ferrovie; ed ha promesso di trasmettere altre sue osservazioni alla Commissione.

Dopo ciò, la Commissione medesima si è occupata più specialmente delle condizioni tecniche ed economiche del nostro Stabilimento di Pietrarsa; sul quale sono stati interrogati il comm. *Ludovico Arduin*, il cav. *Giovanni Gallarati*, e i comm. *Cigliano* e *Passerini*.

Quest'ultimo ha parlato del lavoro di quello Stabilimento, delle commissioni ch'esso ha attualmente, e che assicurano, per ora, la sua esistenza; ed ha dimostrato come la mancanza di capitali, la mancanza di *montatura*, e la mancanza di specializzazione di lavoro non permettono a Pietrarsa di sostenere la concorrenza con gli opificii stranieri.

Il presidente, senatore Brioschi, ha quindi dichiarato chiusa l'inchiesta in Napoli, ed ha annunciato che la Commissione si recava a Palermo, dove avrebbe tenuto la sua prima seduta pubblica al lunedì prossimo — mare permettendo.

CONGRESSO
degli architetti ed ingegneri italiani a Napoli

Di questo 3° Congresso degli architetti ed ingegneri italiani, di cui nel precedente numero annunciammo la inaugurazione, crediamo opportuno occuparci più particolarmente, per l'importanza degli argomenti che vi furono trattati.

Anzitutto dobbiamo offrire ai nostri lettori un sunto dello splendido discorso d'inaugurazione del ministro Baccarini, a cui abbiamo accennato di volo, e che fu vivamente applaudito dall'assemblea.

Dopo aver annunciato il saluto del Re d'Italia, ch'egli si onorava di rappresentare, il Ministro parlò dei diversi temi che dovevano formare oggetto della discussione, fermandosi specialmente sulle costruzioni ferroviarie e su quelle fluviali.

Disse non parlare a lungo delle prime, perchè le questioni ad esse attinenti, furono già svolte dal suo predecessore nell'occasione del 2° Congresso di Milano. Il problema ferroviario è importante, non per la materialità della costruzione, ma per la economia riguardo all'industria, dovendosi proporzionare la spesa allo sviluppo economico.

Passando al secondo dei temi da lui ritenuto importante, parlò dei munimenti arginali dei fiumi. Noi — egli disse — non abbiamo fatto nell'idraulica fluviale, specialmente per la difesa delle sponde dei fiumi, quei progressi che avremmo dovuto aspettarci.

Ha parlato poi della posizione che ha l'Olanda nel mondo scientifico sotto il rapporto dell'arginatura, ed ha parlato del posto che vi abbiamo noi. Le difese di quella nazione sono contro le invasioni del mare: le nostre contro quelle dei fiumi; e però non vi sono punti di paragone. Riferendosi però alle arginature speciali che si sono dovute fare al basso Po, dove il livello del pelo d'acqua è superiore alla pianura circostante, vi trovò in lontananza qualche cosa di somigliante con le arginature olandesi.

Parlando dei nostri munimenti arginali, disse che essi non difettano per resistenza, ma per la consistenza delle fondamenta, perchè spesso costruite sopra terreni, che non hanno la solidità richiesta.

Citò infatti le cinque rotte del Po, avvenute dal 1839 al 1879, e fece notare che di esse, quattro sono avvenute per essere l'acqua filtrata nelle fondamenta.

Passando a parlare del Congresso di Napoli, raccolto nella città disse che l'Italia è ricca di ingegni in ogni ramo dell'umano sapere.

Enumerò quindi i principali ingegneri, che hanno onorato l'arte in Napoli, e citò il Vanvitelli per il primo, e poi il Giura, l'Afan de Rivera, il Rossi e il De Fazio.

Le vestigia delle opere antiche non debbono farci dimenticare che dobbiamo proseguire nella splendida via.

Accennò all'idea di un gran monumento, che indichi ai posteri ed a tutti la grandezza della patria comune — il monumento al gran Re, — ed incitò gli architetti italiani a studiare l'indole di tale monumento.

Questo monumento deve segnare egli disse, un'epoca nella storia dell'architettura italiana; e perciò, oltre allo scopo patriottico, l'Italia deve figurarvi come artista.

Finì col far voti affinchè il Congresso voglia sempre considerarlo fra gli accoliti dell'eletto Sodalizio degli ingegneri, augurandosi di poter portare la sua pietra alla costruzione del grande edifizio nazionale (*Applausi prolungati*).

— Elettosi poscia il Seggio presidenziale, come già annunciammo, il Congresso procedette alle seguenti nomine dei Seggi presidenziali delle varie Sezioni:

1ª Sezione (*Architettura e costruzioni civili*) — *Presidente:* Boito cav. Camillo; *vice-presidente*: Castellazzi cav. Giuseppe; *segretarii*: Cerillo Edoardo, Broggi cav. Luigi, Ferrara Luigi Papale cav. Ferdinando.

2ª Sezione (*Costruzioni stradali e ferroviarie*) — *Presidente:* Bignami Emilio; *vice-presidente*: Rocco Ferdinando.

3ª Sezione (*Idraulica fluviale e marittima*) — *Presidente*: Majuri comm. Antonio; *vice-presidente*: Oberholtzer Francesco; *segretarii:* Pini, Varriale, Bruno, Ventini.

4ª Sezione (*Meccanica industriale e fisica tecnologica*). — *Presidente*: Cigliano comm. Carlo; *vice-presidente:* Passerini comm. Dionisio; *segretarii:* Milode, Rolla.

5ª Sezione (*Architettura legale*). — *Presidente*: Francesconi cav. Antonio; *vice-presidente*: Conte Gian Luigi; *segretarii*: Ferrara Giuseppe, Gelanzè, Musa.

6ª Sezione (*Geodesia e topografia, ingegneria applicata all'agricoltura*). — *Presidente*: Schiavoni Federico; *vice-presidente:* Livini Robustino; *segretarii*: Florio, Zannoni, Mollo, Scognamiglio.

— Nella prima Sezione, l'ing. Vivanet, interprete dei sentimenti generali, ricordò con belle ed applaudite parole i compianti architetti Alvino e Mengoni.

Si pose quindi in discussione il quesito 1°:

« Ricercare le condizioni fondamentali di uno stile architettonico, il quale, giovandosi dei nuovi progressi della scienza e dei nuovi materiali da costruzione, serva ai bisogni, agli usi ed ai costumi odierni delle varie provincie italiane, e ne rappresenti i caratteri naturali e storici ».

Dopo notevole discussione, si adottarono, con leggiere modifiche, le conclusioni seguenti, già approvate nel 1° Congresso di Milano:

« La Commissione crede:

« 1° Che, nella nostra società, lo stile architettonico debba servire alle ragioni organiche della costruzione ed ai desiderii dell'uso, senza che l'uso e la costruzione vengano mai sottomessi a maniere, a norme ed a rapporti estetici;

« 2° Che lo stile moderno debba esser comune a tutte le provincie italiane, con quelle modificazioni che sono richieste dalla differenza del clima, dei materiali da costruzione, e delle usanze; e debba essere applicato a tutti i generi di edificii con quelle modificazioni che sono richieste dalle diversità dei loro caratteri;

« 3° Che lo stile moderno non possa esser nuovo di pianta: anzi che, per aver indole compiutamente nazionale, debba liberamente collegarsi ad una delle architetture italiane, svincolandone gli elementi da ogni norma di convenzione, acciocchè il moderno si accomodi ai nuovi materiali ed ai nuovi trovati della scienza ».

Il 2° quesito, discusso nella stessa Sezione, era così formulato:

« Se i provvedimenti governativi circa la distinzione delle lauree di architetto ed ingegnere, e le rispettive attribuzioni, sieno atte a conseguire lo scopo di un insegnamento artistico, che guarentisca lo sviluppo dei progressi dell'architettura ».

Dopo lunga ed animata discussione, alla quale presero parte molti dei soci, tra cui il presidente Boito, si è deciso di rimandare alla prossima adunanza il compimento della discussione sui differenti ordini del giorno, presentati o da presentarsi alla Presidenza.

— Il tema proposto nella seconda Sezione, diretto ad uno scopo industriale nazionale, è concepito dal proponente ingegnere Montezemolo nei termini seguenti:

« Se, sia conveniente introdurre in Italia, per le ferrovie di nuova costruzione, il sistema dell'armamento interamente metallico; e nel caso affermativo, quale sia il tipo più conveniente. Di più, quali sarebbero le conseguenze che dall'adozione dell'armamento metallico potrebbero venire all'industria siderurgica nazionale ».

L'ing. Montezemolo, che appartiene all'opificio dell'Impresa italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. Alfredo Cottrau, ha pubblicato, a sostegno della propria tesi, un opuscolo, che venne distribuito agli iscritti della seconda Sezione.

— Nella terza Sezione si prese in esame il seguente quesito:

« Se per impedire i danni delle piene negli ultimi tronchi dei fiumi, sia sufficiente che la legge s'interessi soltanto del regime degli ultimi tronchi e che sorvegli l'esecuzione dei lavori in questi tratti; o se non sia necessario invece sottoporre a regole determinate anche il mantenimento dei tronchi superiori dei torrenti ».

Il comm. Brioschi ha letto una dotta relazione sugli studii che si eseguono sulla portata del Po, facendo osservare essere questa la prima volta che si misuri la portata di un sì gran fiume. La Sezione è d'avviso essere impossibile la sistemazione di un gran fiume senza quella degli affluenti superiori; epperò propone che la legge estenda la sua vigilanza sopra tali affluenti, e che si prescriva l'imboscamento delle montagne, unico rimedio efficace contro le frequenti alluvioni.

Sul quesito 8°, la stessa Sezione, udita la relazione dell'ingegnere Pini e le discussioni che l'hanno preceduta, approva le proposte bonificazioni delle valli e dei fiumi torrentizii; e fa voti al Governo perchè lo studio idrologico dei fiumi sia esteso anche ai torrenti.

— Nella quarta Sezione, l'ing. Gozzolini svolse il tema sulla « convenienza di bruciare i combustibili nostrali, o meglio gli agglomerati di combustibili nostrali ed esteri nelle locomotive ». Egli appoggiò le sue parole coi dati delle esperienze che furono fatte sulle Ferrovie Romane; e la Sezione conchiuse, facendo voti perchè il Governo incoraggi gli studii e le esperienze a questo proposito.

— La 5ª Sezione fa voti a che il 2° alinea dell'art. 562 del Codice civile venga modificato così: « Il proprietario di ciascun piano o porzione di esso, fa e mantiene il pavimento su cui cammina, come trovasi costruito, a vôlta o a travi ». E delibera anche di far voti, perchè il 1° periodo del 2° comma dell'art. 562 venga modificato così: « I muri maestri ed i tetti, colla impalcatura che serve di soffitto all'ultimo piano, quando lo spazio interposto sia di comune proprietà, sono a carico di tutti i proprietarii, in proporzione del valore del piano che appartiene a ciascuno ».

— La 6ª Sezione fa voti che, appena i lavori di prosciugamento, difesa e colmazione dei terreni infetti dal miasma palustre permettano la coltivazione, il Governo venga all'esproprio forzato degli stessi, e li divida in grandi tenimenti da affittarsi all'asta pubblica ad industriali — E, letta la relazione dell'ingegnere Martinez, approva ad unanimità il seguente ordine del giorno: « Considerando che, nel rinnovamento della Carta catastale, il personale da addirsi è notevole, e non tutto può essere di ugual valore, e l'opera richiede omogeneità ed esattezza di forma, il Congresso fa voti al Governo perchè spinga i Comuni principali d'Italia a dar opera fin da ora alla pianta geometrica e catastale del proprio territorio ». —

Nel prossimo numero ci occuperemo delle successive discussioni del Congresso.

Nostre Corrispondenze

Roma, 30 settembre

Nell'avviso emesso dalla Commissione governativa istituita per l'esame dei progetti delle ferrovie complementari del Regno essendosi tassativamente stabilito che per la ferrovia Roma-Solmona si abbia a studiare il progetto definitivo in base a quello di massima compilato dall'ingegnere Lanino, il cui andamento renderebbe impossibile l'applicazione del sistema Agudio, lo stesso ing. Agudio ha, sotto la data del 20 corrente, diretto una Memoria a stampa al Ministro dei lavori pubblici, nella quale, dopo aver combattuto vittoriosamente le eccezioni fatte sulla applicazione del suo sistema per le grandi linee, domanda che, giusta l'istanza fatta, gli sia accordato di poter eseguire il piano inclinato di Tivoli, in base al progetto Conti-Vecchi, la cui spesa relativamente modesta, il breve tempo che occorrerebbe per la costruzione del piano inclinato, l'abbondanza di forza idraulica e la facilità di utilizzarla, rendono Tivoli insostituibile con altre località per una prima applicazione. Dividendo pienamente tali idee, devesi far voti che tale sistema, il quale ha dato così splendidi risultati a Lansleburg ed al Dusino, possa avere una pratica applicazione sulle ferrovie da costruirsi, tanto più che tale adozione collimerebbe colle idee del ministro Baccarini d'introdurre la massima economia nelle ferrovie delle singole categorie approvate colla legge del 29 luglio 1879. (*) —

Anche la questione relativa all'apertura della ferrovia della Pontebba per la parte compresa fra Tarvis e Pontafel, pare che si avvicini al suo scioglimento. Se le informazioni assunte a questo riguardo sono esatte, parrebbe che il Governo austro-ungarico abbia finalmente riconosciuta l'equità delle disposizioni contenute nella Convenzione internazionale quale fu proposta dal nostro Governo, e sia quindi disposto a venire alla firma della

(*) L'ing. Agudio trasmise gentilmente anche a noi un esemplare della sua Memoria, che porta per titolo: *L'innesto del sistema Agudio alle ferrovie ordinarie* (Torino, tip. Bona); e noi non possiamo che pienamente associarci all'opinione espressa dal nostro corrispondente, conforme già a quella che abbiamo più volte manifestata in proposito. (La Red.).

stessa, limitandosi a richiedere alcune modificazioni, che sembrano di una importanza secondaria, e che, appunto perchè tali, saranno con probabilità accettate da parte del Governo italiano — In questo modo, anche il tronco della linea Pontebbana sul territorio austriaco si ritiene possa essere aperto all'esercizio entro il prossimo mese di ottobre, con grandissimo vantaggio del commercio e dei viaggiatori, che potranno così godere dei beneficii di una più diretta comunicazione fra il nostro paese e la Capitale dell'Impero austro-ungarico. —

Il 25 del corrente mese, il Consiglio d'amministrazione della Società delle Strade ferrate Meridionali ha trattata la questione relativa all'obbligo, che deriva alla Società stessa in forza delle leggi 14 maggio 1865 e 30 agosto 1870, richiamate anche nell'articolo 19 dell'altra legge del 29 luglio di quest'anno, per la costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso alla linea Benevento-Napoli.

Il predetto Consiglio avrebbe emesso parere di non disconoscere l'obbligo della Società, richiamato colle sovraccitate leggi; ma si ritiene però in diritto di ripetere indennizzi dal Governo relativamente all'applicazione della scala mobile adottata per la tariffa della sua rete. —

La Deputazione provinciale di Modena, in seguito a deliberazione di quel Consiglio provinciale, emessa in adunanza del 1° settembre, ha chiesto al Governo la concessione per Decreto Reale della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto da Sassuolo per Modena e Mirandola, con diramazione da Tre Torri a Finale, passando per S. Felice.

La concessione venne chiesta in base all'articolo 18 della legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, col concorso governativo fissato dall' art. 10 della legge stessa. Allo scopo poi di godere della preferenza nell'ordine della costruzione della linea, la prefata Provincia, in conformità dell'art. 15 della legge precitata, offre di anticipare la quota di concorso spettante al Governo.

La predetta ferrovia figura nell'allegato 57 N, presentato alla Camera dei deputati dalla Giunta parlamentare incaricata di riferire sul progetto delle nuove costruzioni ferroviarie, ed è compresa fra quelle proposte e domandate a sezione ridotta. La sua lunghezza sarebbe di chil. 67, ed il relativo costo venne preventivato nella somma di L. 4,885,000, ossia in L. 72,900 in media per chilometro. —

Anche il Municipio di Dogliani ha fatto domanda al Ministero per essere autorizzato a costruire ed esercitare una ferrovia a scartamento ridotto tra Monchiero e Dogliani, della lunghezza di chil. 5,300, secondo il progetto approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; la quale ferrovia occuperebbe in parte la strada provinciale in corso di costruzione, ed in parte sarebbe costrutta di nuovo impianto.

Il prefato Municipio si offre pure di anticipare la quota parte che per tale costruzione spetterebbe al Governo per le ferrovie economiche di 5ª categoria. —

Finalmente una Società inglese, denominata *The Province of Vicenza Steam Tramways Company Limited*, ha chiesto al Ministero di agricoltura, industria e commercio di essere abilitata alla costruzione ed esercizio di un *tramway* a vapore da Vicenza a Valdagno, con diramazione ad Arzignano ed alle miniere di Pulli.

Da quanto sopra emerge che le ferrovie economiche di interesse locale, quantunque abbiano avuto potenti oppositori, si fanno strada fra noi, essendo oramai provato col fatto, ch'esse, mentre soddisfano completamente alle esigenze del commercio, possono avere una pronta esecuzione, senza un grave peso alle finanze dello Stato e dei Comuni interessati. —

Il giorno 17 dello spirante mese, dalla Direzione dell'esercizio per le ferrovie Meridionali si è proceduto all'apertura delle schede presentate, nel termine prescritto dall'avviso d'asta del 21 p. p. agosto, da varii concorrenti all'appalto delle opere da eseguirsi per l'impianto delle nuove officine nella Stazione definitiva di Taranto.

Hanno concorso al detto appalto n. 6 appaltatori, presentando delle offerte di ribasso sui prezzi di tariffa variabili fra il 4 ed il 16.25 p. 0[0; ed ora si attendono le decisioni del Ministero dei lavori pubblici sulla scelta di quello tra gli offerenti che inspira maggior fiducia. —

A complemento della notizia datavi nella mia precedente, il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 23 corrente mese, ha autorizzato per il giorno 25 ottobre l'apertura al pubblico servizio del tronco Bovisio-San Pietro Martire (linea Milano-Incino-Erba). —

E finalmente la Sezione prima del Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il piano di massima per la Stazione di Marsala e Mazzara, lungo la linea Palermo-Trapani; il progetto per l'ampliamento di quella di Monchiero-Dogliani sulla linea Savona-Bra; ed il progetto particolareggiato del tronco da Oschieri a Monti, nella sezione settima della linea Ozieri-Terranova. X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Lucerna, 29 settembre:

La Commissione, incaricata della visita annuale dei lavori della grande Galleria del Gottardo e delle linee d'accesso, ha compiuto i suoi lavori nel modo seguente.

Lunedì, 22 corrente, visitò i lavori da Biasca ad Airolo, e furono giudicati assai bene installati e bastantemente sviluppati. Assuntore di questa tratta è il provetto vostro imprenditore ing. Marsaglia.

Martedì mattina fu visitata la Galleria dall'imbocco d'Airolo e verificata la quantità dei lavori eseguiti.

Nel pomeriggio dello stesso giorno, la Commissione fece la traversata del S. Gottardo per passare a Göschenen.

Mercoledì mattina, essa verificò i lavori dall'imbocco Nord; e nel pomeriggio, si occupò del calcolo dei lavori eseguiti nel 7.o anno di costruzione della grande Galleria, e della redazione del relativo processo-verbale di constatazione.

Come si è veduto dalle pubblicazioni periodiche fatte dal Consiglio federale, se i lavori per la galleria di direzione progredirono giusta il programma stabilito, gli altri invece rimasero alquanto in ritardo; e quindi l'ammontare dei lavori del 7.o esercizio risulta di oltre due milioni di franchi inferiore a quello raggiunto nel precedente esercizio.

I Commissarii dei tre Governi interessati non mancarono di ricercare le cause dei suddetti ritardi per indicarle ai Governi rispettivi.

È superfluo il far notare che, avendo la galleria di direzione proceduto conforme allo stabilito programma, ed il ritardo cadendo soltanto sui lavori di complemento, finanziariamente parlando, siffatto ritardo reca un utile, e non avrà alcuna conseguenza, in quanto che la Galleria potrà, ad ogni modo, essere ultimata prima delle strade d'accesso.

Il giovedì fu speso dalla Commissione nella visita dei lavori alla linea d'accesso all'imbocco Nord, che sono appaltati ad un imprenditore francese per la tratta fra Göschenen e Brunnen; ed essi furono trovati bene inoltrati più di quelli della linea d'accesso all'imbocco Sud; e ciò per la circostanza che la Società del Gottardo aveva prima iniziati alcuni lavori di

galleria. Nel gran tunnel a spirale sono già in azione due perforatrici ad aria compressa; perchè è a notarsi che, tanto per questa galleria, quanto per le doppie gallerie elicoidali di Giornico e Dazio Grande, si useranno i mezzi meccanici, ridotti alla proporzione dei nuclei a foro cieco che si debbono perforare, aventi la lunghezza da 1500 a 2000 metri cadauno.

Si può esser lieti di codesta applicazione, i cui vantaggi saranno, senza dubbio, confermati dai risultati; e così si avrà la certezza della superiorità di tale sistema in confronto di quello dei pozzi; ed io non mancherò di tenervi informati del progresso del detto lavoro, che merita d'essere attentamente studiato.

Venerdì la Commissione rimase in conferenza per redigere il conto dei lavori eseguiti nelle linee d'accesso e per decidere sul modo di erogare le sovvenzioni degli Stati a misura delle spese fatte. Pare che sieno quivi insorte vivaci discussioni tra i Commissarii, poichè fu telegraficamente chiamato da Berna il consigliere federale Welti, che dirige il dipartimento delle ferrovie. Però nella seduta mattutina del sabbato, a cui è pure intervenuto il Welti, le divergenze furono appianate con piena soddisfazione delle parti. Venne quindi redatto il processo verbale, fissando la norma che il metodo di valutazione adottato questo anno debba seguirsi anche negli anni avvenire.

Nello stesso giorno di sabbato ebbe luogo un'altra conferenza per esaminare i documenti presentati dalla Società per giustificare ch'essa possiede i mezzi per la costruzione della linea del Monte-Ceneri, e ne fu redatto il relativo verbale.

Alla domenica, quasi tutti i membri della Commissione sono ripartiti per le loro residenze. —

Come poi saprete, sabbato (27) vi fu seduta del Consiglio d'amministrazione della Società. In essa fu approvato il contratto per la costruzione della tratta Brunnen-Immensee con un imprenditore tedesco residente a Glarona; e, come vi è noto, essendo già stata aggiudicata la tratta Cadenazzo-Pino, l'intera grande linea Immensee-Pino è così interamente appaltata.

Nella stessa seduta, il Consiglio ha autorizzato la Direzione a conchiudere il contratto per la costruzione della linea del Monte-Ceneri col sig. ing. Comboni di Milano, il quale fece la migliore offerta. Il Comboni è atteso a Lucerna, e sarebbe già qui, se non fosse stato trattenuto all'Ospizio del S. Gottardo da una grande ed improvvisa bufera di neve.

P.

Sappiamo che venne definitivamente scelto il personale incaricato degli studii e del progetto per la costruzione della linea Novara-Pino.

Tale personale è ripartito in un Ufficio centrale sedente in Milano (Palazzo ex-Litta) e in cinque Sezioni, di cui non venne ancora determinata la residenza.

L'Ufficio centrale è così costituito:

Giambastiani Angelo, deputato al Parlamento nazionale, ingegnere-capo, Direttore;

Oliva Giuseppe, ingegnere principale di Sezione, Vice-Direttore;

Carcano Costanzo, ingegnere di Sezione.

A reggere le cinque Sezioni vennero destinati gli ingegneri di Sezione: Norsa Filippo, Heimann Guglielmo, Tarra Giuseppe, Negri Luigi e Pennacchio Alberto.

Tutto questo personale, in un cogli ingegneri-aiutanti, assistenti e disegnatori, dovrà trovarsi a destinazione entro il 10 corrente. Una parte di esso è già entrata in campagna da qualche giorno.

Allo scopo di lasciare alle feste, che si vogliono fare per celebrare il cinquantennario della invenzione di Stephenson, un carattere affatto spontaneo, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia non ha creduto di prendere ingerenza nella organizzazione delle dette feste: ma promise però alla Presidenza dell'Associazione generale di mutuo soccorso di Torino, che se ne fece iniziatrice, di concedere, nei limiti de' suoi poteri, tutte quelle facilitazioni che potranno favorire il pubblico concorso alle feste medesime.

All'Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia pervenne la medaglia d'argento, con relativo diploma, aggiudicatale dal Giurì dell'Esposizione universale di Parigi del 1878, per le vetture di lusso costruite nelle sue officine.

Sappiamo che la suddetta Amministrazione ha deliberato alla Ditta Ansaldo di Sampierdarena la costruzione di 5 locomotive e relativi tenders, a 6 ruote accoppiate; mentre la costruzione di altre 5 locomotive simili, come annunciammo, fu deliberata allo Stabilimento di Pietrarsa a Napoli.

Presso l'Amministrazione medesima verrà in breve aperta una gara per la fornitura di 20 mila tonnellate di carbone inglese minuto, alla quale saranno chiamate le solite Ditte.

Dall'Amministrazione delle suddette Ferrovie fu disposto che i treni diretti Pontebba-Udine abbiano a fermarsi, per il servizio dei viaggiatori, alla Stazione *per la Carnia.*

N.B. Noi siamo grati ai giornali che ci fanno l'onore di riferire le nostre informazioni e notizie *particolari*, ma non possiamo non dolerci di vedere da taluni di essi costantemente negletta qualunque citazione.

Altre volte ci rivolgemmo alla cortesia de' nostri confratelli perchè volessero, come di giustizia, citare la nostra fonte; ma vedendoci, pur troppo, delusi molto sovente e con aperta trascuranza, avvertiamo che d'ora in poi saremo costretti a denunciare al pubblico quei poco scrupolosi giornali, e, se occorre, a sospendere il cambio del *Monitore.*

LA REDAZIONE.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — La Direzione dell'esercizio annuncia che i molti lavori in corso di esecuzione sulla linea da Bra a Savona, allo scopo di rimetterla in buono stato di esercizio, richiedono, per misura di sicurezza, che i treni procedano colla massima lentezza

lungo le tratte dove le riparazioni si effettuano; laonde l'Amministrazione avverte il pubblico che i convogli non possono sempre compiere la loro percorrenza in orario.

Ferrovie Venete. — Togliamo dalla *Gazzetta di Treviso* il seguente ragguaglio delle deliberazioni prese, riguardo alla ferrovia Treviso-Oderso-Motta, in una riunione dei Sindaci del distretto di Oderzo, coll'intervento dei Sindaci degli altri Comuni interessati nella costruzione di quella linea:

Dopo le informazioni offerte dall'on. Luzzatti sulle condizioni fatte ai Comuni ed alle Provincie dalla nuova legge per le costruzioni ferroviarie, ed in specialità quelle relative alla linea di terza categoria Treviso-Oderzo-Motta; e dopo l'esposizione delle eventualità conseguenti o dall'aspettare l'ordinaria applicazione della legge, o dall'approfittare delle facoltà concesse ai Corpi morali interessati di offrire più che un decimo di più del quoto spettante, o di anticipare, salvo rimborso, tutto l'importo per le costruzioni delle linee, — l'assemblea deliberò: 1° di raffermare la già esistente Commissione ferroviaria per la linea Treviso-Oderzo-Motta, sostituendo al rinunciante barone F. Galvagna, per ragione di impiego, il di lui padre bar. Emilio, ed aggiungendovi il Sindaco di Treviso; 2° di affrettare la costruzione dei lavori col dichiararsi disposta ad approfittare del diritto concesso dall'art. 15 della legge sulle costruzioni ferroviarie, di anticipare cioè l'importo per la costruzione della linea, salvo rimborso dal Governo per raggiungere la sollecita costruzione della linea stessa; 3° di incaricare la Commissione predetta di compilare un piano finanziario, per cui — in seguito al preso impegno da parte dei Sindaci di rispondere entro una settimana sull'addossamento da parte dei rispettivi Comuni degli oneri relativi — poter in un breve termine offrire le condizioni al Ministero dei lavori pubblici, conseguentemente alle quali ottenerne l'impegno della sollecita costruzione.

Proceduto in tal modo, ed ottenuto il concorso dei Comuni interessati e della Provincia, l'on. Luzzatti espresse la ferma speranza che i lavori di costruzione potrebbero essere cominciati nella prossima primavera.

Ferrovie Sarde. — Scrivono da Cagliari, 20 sett.:

Sappiamo che ebbe luogo una riunione presso l'on. ff. di Prefetto della nostra provincia, allo scopo di prendere accordi fra la Direzione dell'esercizio delle nostre ferrovie e la Giunta municipale, perchè venga al più presto aperta al pubblico la nuova Stazione.

Discusse le ragioni che entrambe le parti credettero di far valere, si giunse finalmente a conchiudere che fosse aperta la Stazione sotto certe condizioni, ottemperando così ai desiderii espressi dalla Direzione generale di Roma; la quale, accogliendo le proposte fatte da questa locale per l'esercizio, autorizzava la medesima ad aprire la Stazione suindicata, lasciando impregiudicata la questione del prolungamento della via Sassari, sino ad ulteriori risoluzioni in corso.

Tramways di Milano. — Il tronco ferroviario Bovisio-Seveso-San Pietro Martire, ad onta del bruttissimo tempo fu inaugurato venerdì; l'introito fu discreto, e devoluto ad un'opera di beneficenza.

Sabato poi la linea fu aperta al servizio del pubblico. I lavori intanto procedono con alacrità verso Erba, e si spera pel 5 ottobre di inaugurare il tronco fra Seveso e Mariano Comense.

Tramway Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò. — Scrivono da Casatenovo al *Sole*, che martedì scorso, per la prima volta, la motrice a vapore arrivò in quel paese, festeggiata da quei villeggianti e terrieri. Era una corsa di prova, la quale riuscì soddisfacentissima, sorpassando colla massima facilità tutte le difficoltà altimetriche. Profani nell'arte, siamo rimasti sorpresi nel vedere quella piccola macchina, di una forza assai minore di quelle che verranno adoperate su questa linea, trascinare con facilità un carico di due carrozze sopra pendenza del 35 per mille e discendervi colla maggior sicurezza.

Sappiamo che quella macchina fu costrutta nello Stabilimento dell'*Elvetica* a Milano, e le carrozze dal bravo Grondona. Facciamo le nostre sincere congratulazioni sì al primo, che al secondo di questi Stabilimenti, ed auguriamo che altre Società seguano l'esempio di questa.

Le condizioni speciali altimetriche di questo *tramway*, ed i lavori importantissimi eseguiti, hanno dovuto ritardare di qualche giorno la sua apertura.

Tramways di Firenze. — Nella seduta del 23 sett. del Consiglio provinciale di Firenze, il cons. *Scaramucci* interrogò la Deputazione provinciale per sapere quanto fosse vero che esistano sul suo banco domande di concessione di *tramways*. Quando ciò sussistesse, sarebbe urgente che gli studii relativi fossero affrettati, onde somministrare lavoro alle classi operaie nel prossimo inverno.

Il cons. *Maccarani*, a nome della Deputazione, dichiarò essere vero che siano state fatte delle domande di concessione nel senso accennato. Aggiunse che la Deputazione sta studiando un Capitolato normale di massima, da osservarsi per consimili lavori. Non appena avrà terminato i suoi studii, fra circa 20 giorni, si darà premura di promuovere la convocazione del Consiglio per sottoporre alla sua approvazione il proprio lavoro.

Ferrovie per la provincia di Roma. — Il 23 sett. ebbe luogo l'annunziata riunione della Commissione del Consiglio provinciale di Roma per le ferrovie. La Commissione fu in numero, e potè intanto costituirsi. Nominò presidente il principe Giustiniani-Bandini, e segretario l'avvocato Guido Marucchi.

Furono altresì prese opportune disposizioni per procurarsi i diversi progetti di linee da costruirsi ed i documenti ad essi relativi.

La *Libertà* spera che, adesso che la Commissione si è messa all'opera, vorrà continuarla senza interruzione.

Tramways di Roma — Dal 1° ottobre (dice la *Libertà*) le vetture del *tramway* Roma-Tivoli prenderanno i viaggiatori sulla Piazza dell'Esedra per condurli alla Stazione di Porta San Lorenzo. Questo nuovo tratto di ferrovia verrà percorso da vetture tirate da cavalli, dalla Stazione a Tivoli da vetture rimorchiate dalla locomotiva.

La Società poi, per adempiere ad una delle condizioni del contratto che ha colla Provincia e col Municipio, ha disposto che sieno attivate alcune corse speciali con vetture rimorchiate da cavalli, dalla Piazza di Termini al piazzale del Camposanto, dove verrà stabilita un'apposita fermata.

Le vetture per queste corse percorreranno nello stesso modo, tirate da cavalli, tanto lo spazio esistente tra la Piazza di Termini e la Stazione di Porta S. Lorenzo, quanto quello tra quest'ultimo punto ed il Camposanto, sebbene questo tratto sia percorso anche dai convogli rimorchiati da macchine a vapore. Il prezzo di queste corse sarà minimo, in modo che tutti, con una lievissima spesa, si possano recare a visitare il Campo Verano.

Disastro ferroviario. — Si ha per telegrafo da Taranto, 26:

A causa della pioggia torrenziale, il ponte di Lipuda, fra Crucoli e Cirio, rovinava, ed il treno numero 57, diretto a Cotrone, cadeva ieri sera nel torrente, alle ore 8 pomeridiane.

Il macchinista, certo Paoletti, rimase ucciso. Deploransi altri feriti e contusi, ma pare leggermente.

Attentati ferroviarii — Un rapporto del Prefetto di Foggia al Ministero dell'interno annunzia che, la notte del 21 al 22 sett., ignoti malfattori hanno sbarrato la strada alla Valigia delle Indie, proveniente da Brindisi. Fortunatamente uno dei cantonieri, aggredito dai malandrini, è riescito ad avvertire le Autorità, e si è potuto così evitare la catastrofe. Nessun danno al convoglio.

— Intorno a questo grave fatto, troviamo nel *Corriere delle Marche* i seguenti particolari:

Circa le 10 e un quarto pom. del 21 corr., il direttissimo (treno che tutte le domeniche va da Bologna a Brindisi, portando la Valigia delle Indie) trovavasi alla cantoniera

285 fra S. Severo e Motta, quando vide segnali d'arresto. Fermato il convoglio, si presentò il contoniere del casello 286, il quale raccontò che, poco prima, varii individui avevano bussato alla porta di detto casello, chiusa internamente, ed avevano, prima con preghiere e pretesti, poi con minaccie, cercato di farsi aprire dal guardiano rinchiusovi. Questi (che era il narratore) rifiutossi; e quando sentì che pretendevano da lui i segnali e i ferri per smontare le rotaie, e che si tentava di abbattere la porta per ottenerli con forza, fattosi ad un finestrino sul di dietro del casello, e, visto che non era guardato, si slanciò fuori da quello colla tromba ed il fanale, correndo verso il nord all'incontro del treno che stava per sopraggiungere. Ed arrivava infatti in tempo da fermare, come s'è visto, alla cantoniera 285 il treno.

Udito questo racconto, il treno procedette con precauzione, a passo d'uomo, e stando tutti sul chi vive. Giunse alla cantoniera 286, senza aver nulla trovato d'anormale; ma l'aveva da poco olrrepassata, quando si accorse d'un ostacolo steso attraverso il binario, e si fermò.

Quest'ostacolo era nientemeno che una barricata, alta quasi un metro e lunga due perpendicolarmente alle rotaie, composta di massi di tufo, che erano stati tolto al muretto di cinta e sovrapposti l'uno all'altro, come per la loro forma di dadi ben si prestavano.

Adunque i malfattori avevan disfatto il muro e costrutto quell'ostacolo per far deviare e rovesciare il treno e poi sorprenderlo e svaligiarlo. Ma allora, perchè andarono dal guardiano pretendendo i segnali? Forse per ottenere la fermata del treno senza catastrofe? O perchè non sicuri dell'effetto della barricata?

A disfare quell'ostacolo ed a sgombrare la strada ci volle una mezz'ora; e per erigerlo, si può supporre che ne abbia voluto di più. Come mai i guardiani dei caselli 286 e 287 di nulla si avvidero?

Il direttissimo seguitò fino a Foggia a procedere con precauzione, ma nessuna altra traccia di misfatto o di malfattori trovò. A Foggia diede gli avvisi opportuni, e quindi riprese le sua corsa.

Da Foggia, da San Severo, partirono subito delegati di P. S. con truppa per le ricerche; ma finora pare che nulla si sia rinvenuto o saputo di più di quello che raccontò il guardiano del 286.

Questi si mostrò e si mostra ancora impressionatissimo del pericolo corso; anzi ne ammalò.

— A questo proposito, scrivono da Foggia al *Bersagliere:*

Il vostro giornale ha tenuto esso pure discorso di una voluta aggress.one del treno che portava la Valigia delle Indie. A quanto si sussurra, pare si tratterebbe di una simulazione di guardiani per comparire salvatori del treno e della Valigia. L'Autorità procede.

— Scrivono poi da Palermo, 28 sett.:

In una di questa ultima notti, accadde sulla linea ferroviaria Catania-Caltanissetta uu fatto degno di nota.

Una dozzina di individui, mentre passava il treno ferroviario, diedero all'improvviso lo allarme, non si sa con quali intenzioni, e pervennero a farlo fermare. Ma i vagoni erano pieni di soldati, destinati al cambiamento di guarnigione: onde i surriferiti individui, accortisi del luccicare delle loro armi, si diedero a precipitosa fuga.

I militari, benchè côlti inaspettatamente, si diedero moto, cercarono di inseguire i misteriosi visitatori, tirarono qualche fucilata; ma fu impossibile ottenere un risultato dalle loro ricerche, stante l'oscurità della notte.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — La *Gazz. Ticin.*, del 26 sett., scrive:

Anche sulla linea meridionale d'approccio al tunnel del Gottardo i lavori sono spinti colla massima attività ed energia. Dovunque s'incontrano numerosi gruppi d'operaj intenti a smuovere sassi, a scavare e trasportare terra. L'eco è continuamente ripercosso dallo scoppio delle mine, e qua e là già incominciano a biancheggiare lunghi tratti di muri di sostegno. Tutto lo stradale leventinese da Biasca ad Airolo è solcato in ogni senso da un'infinità di carri e carrette di ogni genere e d'ogni foggia.

Anche ai tunnels si lavora giorno e notte, affine di vincere le gravi difficoltà che in alcuni di loro si incontrano. Così, per esempio, i lavori al tunnel di Freggia sono assai rallentati a causa della grande infiltrazione d'acqua nella galleria, tale da obbligare a cambiare gli operaj quattro volte al giorno. Anche nel tunnel di Travi si presentano colossali infiltrazioni d'acqua, una sola delle quali, fra altre, dà fino a quindici litri al secondo, per cui devonsi impiegare mezzi speciali per levare l'acqua.

I lavori di installazione per la perforazione meccanica sono pure spinti con grandissima attività.

Finalmente i ponti in costruzione, a cui si incominciò fino dal mese di luglio prossimo scorso, sono già a buon porto; essi sono il ponte sul Ticino presso Airolo, quelli presso Polmengo e Travi, e due ponti sul Breno.

— La *Gazzetta Ticinese.* dice che nella seduta del 23 sett. p. p. furono approvati i piani di situazione, i profili longitudinali ed i profili trasversali caratteristici per la linea Immensee-Brunnen della ferrovia del Gottardo; e non essendo stata inoltrata nel termine legale alcuna opposizione alla domanda della Direzione della ferrovia del Gottardo di costituzione di un'ipoteca di 1° rango per 6 milioni di fr., unitamente all'interesse di tre anni, sulla linea del Monte-Ceneri, venne accordata l'iscrizione di detta ipoteca.

— Leggesi poi nella *Gazzetta Ticinese* del 29:

È noto che il 4 marzo del corrente anno, fra la Società della ferrovia del Gottardo da una parte e la Società di Sconto, la Banca del commercio e dell'industria, e S. Bleichröder in Berlino dall'altra, venne conchiusa una Convenzione, secondo la quale il Consorzio delle suaccennate firme bancarie si assumeva i 6 milioni di franchi di Obbligazioni in prima ipoteca, al corso minimo del 60 0[0, e si obbligava a bonificare alla Società stessa i tre quarti del beneficio ricavato dalle Obbligazioni in quistione vendute oltre il 63 0[0.

Ora, se 6 milioni di Obbligazioni sono venduti al corso dell'86 0[0; il maggior beneficio ottenuto è del 23 5[8 0[0 = fr. 1,417,500, su cui la Società del Gottardo parteciperà con un maggior introito di circa 1,000,000. Finora sono emesse: dalla 1ª alla 3ª serie Obbligazioni 5 0[0 della ferrovia del Gottardo 1ª ipoteca per 48 milioni; l'attuale emissione, 4ª serie, di Obbligazioni 5 0[0 della ferrovia del Gottardo 1ª ipoteca per 6 milioni; inoltre le Obbligazioni 5 0[0 della Società della ferrovia del Gottardo, 2ª ipoteca per 6 milioni. I rimanenti 20 milioni di Obbligazioni 5 0[0 1ª ipoteca, furono gia definitivamente assunti dal Consorzio finanziario originario al 95 0[0, e restano riservati per un'ulteriore emissione ad un'epoca più lontana.

Le Obbligazioni di 4ª serie, con titoli interinali a fr. 1000, sono intestate al possessore, con cuponi semestrali scadenti il 2 gennaio ed il 1° luglio; il termine di rimborso è fissato al 1° luglio 1879, ma la Società della ferrovia del Gottardo è autorizzata già, a partire dal 1° luglio 1891, a procedere al rimborso, previo un avviso di sei mesi. Il corso d'emissione è ad 83 5[8 0[0, il che dà una rendita del 5 3[4 0[0.

— Secondo un dispaccio da Berna, del 27 settembre, la quarta serie delle Obbligazioni del Gottardo, emesse dal Consorzio, venne immediatamente collocata.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 8.10, dal lato di Airolo di m. 21.90; in totale metri 30, cioè metri 4.30 in media giornaliera.

A Göschenen vi fu una sosta di 5 giorni per l'armatura in causa di roccia franosa.

Restano ancora da perforare m. 917.

Ferrovia del Monteceneri. — Da una corrispondenza ticinese della *Nuova Gazzetta di Zurigo*, rileviamo che, in seguito ai recenti studi fatti, la lunghezza del tunnel del Monteceneri venne ridotta a 1200 metri; il che permetterà la sua esecuzione entro un periodo di tempo di 12 a 15 mesi, nel qual tempo sarà pure costrutta l'intiera

linea Lugano-Bellinzona. Le pendenze del 25 e 26 0[00 vennero mantenute su alcuni punti; ma, nell'interesse del necessario sviluppo, la linea venne alquanto prolungata. Queste forti pendenze dovettero esser mantenute, affine di evitare una maggiore spesa troppo considerevole.

— Telegrafano da Lucerna, 27 settembre, alla *Gazzetta Ticinese*:

Oggi il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo ha deliberato la costruzione della linea del Monteceneri (Lugano-Giubiasco) ai signori Comboni e Feltrinelli, già costruttori della ferrovia della Pontebba, i quali offersero il ribasso del 23 70 0[0.

Ferrovia del Sempione — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*, del 29 sett.:

Si annuncia che, in occasione della visita che farà il sig. Gambetta, in sulla fine del corrente mese, a Château des Crêtes, superiormente a Montreux, si recherà pure a visitare il Sempione, per il cui traforo si interessa assai, accompagnato dal direttore della ferrovia, sig. Paolo Ceresole, dall'ambasciatore francese in Berna, sig. Challemel-Lacour, e dal deputato dell'Alta-Savoja, sig. Feliet, membro del Comitato del Sempione. Si spera che questa visita dell'illustre statista varrà a spingere attivamente la questione della ferrovia del Sempione.

Ferrovie francesi — Alla recente inaugurazione della 1a sezione della ferrovia da Hermes a Beaumont, il ministro delle finanze, Leone Say, pronunciò un discorso, in cui si dichiarò uno degli ardenti difensori dello sviluppo delle ferrovie a scartamento ridotto in Francia. Egli rammentò che, da oltre 3 anni, egli aveva fatto dei serii sforzi in questo senso, poichè egli era convinto che codeste piccole linee di trasporto, la cui spesa di costruzione è poco elevata, dovevano in avvenire formare il compimento delle grandi Compagnie e permettere un nuovo incremento della pubblica ricchezza.

La nuova linea (a quanto scrivono al *Moniteur des intér, matér.*) ha una lunghezza di 31 chilometri, e fu intrapresa con capitali forniti dai proprietarii e dagli industriali delle località a cui essa serve. Una Compagnia si è all'uopo costituita, sotto la presidenza del signor Serrin, sindaco di Neuilly-en-Thelle, membro del Consiglio generale dell'Oise.

Il binario ha lo scartamento di un metro, sopra traverse di pino e di quercia di m. 1.70×0.12×0.15; le rotaie sono di acciaio, e pesano 20 chilogrammi par metro corrente. Non si adoperò la strada comune, ch'è poco distante dalla ferrovia per tutto il suo percorso: la Compagnia ha preferito di stare sul proprio, acquistando 48 ettari di terreno, che le costarono in media 6,300 fr. l'ettaro. Il massimo delle rampe non supera 0.020 m., il che non si sarebbe potuto osservare, se si fosse esclusivamente occupata la strada.

Allorchè l'intera linea sarà compiuta, avrà 11 Stazioni, comprese le due estreme: l'una (Beaumont) sulla rete della Compagnia del Nord; l'altra (Hermes) sulla linea di Beauvais. Questi piccoli edificii, però completissimi, furono costrutti sul modello delle Stazioni di 3.a classe della Compagnia del Nord.

Le locomotive furono costruite nelle officine alsaziane di Köchlin, e pesano 18 tonn. Quanto al materiale, vagoni e carrozze, fu somministrato dalle officine di La Dyle e Bacalan. Questi veicoli meritano speciale menzione, tanto sotto il rapporto della bella apparenza d'ogni parte, quanto per l'abilità con cui è permesso il maggior carico possibile su treni così ristretti.

Il complesso della ferrovia costerà un po' meno di 2 milioni di fr., ossia circa 64,000 fr. per chil. Il territorio che percorre è specialmente dedito all'industria zuccherina; il che assicura all'Impresa dei trasporti ponderosi, calcolati a circa 6000 fr. per chil. nel 1° anno, che promettono almeno il 5 0[0 sul capitale di costruzione.

Ferrovie in Corsica. — Scrivono da Bastia, 22 settembre, alla *Gazzetta d'Italia*:

La Corsica è l'unico dipartimento francese ancora privo del beneficio delle ferrovie. Il Governo repubblicano porse però ascolto benevolo ai nostri giusti reclami, e fin dal 19 febbraio 1879 la ferrovia da Bastia ad Aiaccio venne dichiarata ufficialmente d'*interesse generale*. Ne sono già principiati i lavori, e fra non molto speriamo che la vaporiera attraverserà le viscere delle nostre montagne, i nostri piani e le nostre vallate. Ma quanto noi dovemmo aspettare! Il Governo imperiale dotò, è vero, di strade ferrate l'Algeria; ma finse di non udire i lamenti della Corsica!.....

Perchè si negò alla culla della dinastia napoleonica il beneficio delle ferrovie? Forse per il dubbio che i redditi non corrispondessero al capitale necessario? Ma il problema ferroviario della Corsica non devesi riguardare soltanto dal lato finanziario. Partendo unicamente da cotesto criterio, le ferrovie non sarebbero state possibili che nei paesi ricchi, nelle regioni più fertili e tra le popolazioni già progredite nell'agiatezza. Invece i Ministri dell'Impero dovevano tener conto anche degli interessi politici, sociali e commerciali, rappresentati da quest'isola nel Mediterraneo; dovevano insomma seguire i criterii, verso di noi, che si erano seguiti verso l'Algeria, e che il Governo italiano seguì per la Sardegna, per la Sicilia, per la Calabria, ecc., dove le ferrovie vennero riguardate e considerate, anzichè una speculazione finanziaria, come il mezzo più valido e sollecito per promuovere in quelle regioni il progresso civile ed economico.

La stessa posizione geografica favorevolissima della Corsica promette assai bene per il suo avvenire commerciale. Col sussidio delle ferrovie, essa, vicinissima alla Sardegna, al continente italiano, alla Provenza, vedrà subito aumentato il suo traffico colle coste vicine. La linea Aiaccio-Bastia tende diretta a Livorno ed a Genova, donde, per il Brennero e per il Gottardo, all'Europa centrale; mentre nei porti di Bastia e di Aiaccio più agevolmente si raccoglieranno anche i nostri prodotti diretti alla Francia per Marsiglia.

Ferrovia Tarvis-Pontafel — Le trattative (scrive la *Neue Freie Presse*) tra il Governo austriaco e l'italiano per la Pontebba naufragarono nella questione della tariffa.

Il Governo italiano ha fatto delle domande in *favore dei* porti italiani, a cui il Governo austriaco non potè accedere. Circa alle altre questioni, si è riscontrata la possibilità di un accordo; il quale se riuscirà perfetto, l'apertura potrà succedere alla prima metà di ottobre (V. nostra *Corrispondenza da Roma*).

Ferrovia dell'Arlberg. — Il *Cittadino* di Trieste ha come un indizio interessantissimo, che a Vienna comincia a diffondersi la voce che il Governo non presenterà più al Parlamento il progetto per la costruzione della ferrovia d'Arlberg, ch'era un mezzo di difesa e di rappresaglia contro la politica economica di Bismark. L'Austria così lascia spontaneamente e senza resistenza che la Germania faccia in modo da conquistare su lei grandi vantaggi economici. Non mancherà che la Convenzione militare, per dare all'amicizia ed unione dei due Imperi l'ultimo grado di perfezione.

Accidenti in Austria. — Giusta un rapporto della Società della Ferrovia meridionale, ebbero luogo sulle ferrovie austriache, durante il secondo semestre 1878: 190 sviamenti, 61 collisioni, 341 guasti ai mezzi di trasporto, 390 sinistri alle persone, 46 collisioni contro animali e veicoli, e 152 accidenti elementari. Rimasero ferite 314 persone e morte 147, fra cui 4 viaggiatori. Il « Foglio centrale per le strade ferrate e la navigazione a vapore » fa su di ciò le seguenti osservazioni: « Fra le persone danneggiate durante il 1878 si trovano 14 passeggieri di più che nel 1877; ed in questa circostanza non possiamo a meno di asservare che talvolta si approfitta di siffatte catastrofi per ottenere, in seguito alle leggi sulle ferrovie, degli in lennizzi possibilmente ingenti, per cui anche le più lievi ed insignificanti contusioni o scalfitture vengono esposte come lesioni di maggiore rilievo per ottenere questo scopo. L'anno 1878 fu anormale, e le ferrovie furono obbligate a sospendere il loro movimento per 22 giorni di più dell'anno precedente, in seguito alle inondazioni ed alle forti nevicate. Avuto riflesso a queste circostanze, i risultati statistici dell'anno 1878 possono essere considerati come favorevoli ».

Disastro in Germania. — Fra Gogolin e Leschnitz nella Silesia tedesca avvenne, la sera del 21 sett., uno sviamento sulla ferrovia. Tutto un treno uscì dalle rotaie: 10 vagoni s'infransero; il fochista morì, ed il macchinista rimase gravemente ferito.

Ferrovie in Serbia. — Secondo una notizia che la *Politische Correspondenz* ha da Belgrado in data del 23 sett., la Commissione istituita dal Governo serbo per esaminare l'offerta della Società privata delle Ferrovie austriache dello Stato, avrebbe raccomandato alla Scupcina di accettarla. Per questo, il Consiglio dei ministri ha incaricato il ministro Alimpic di elaborare i progetti di legge necessarii.

Ferrovie bulgare. — Agenti finanziarii bulgari percorrono alcuni paesi d'Europa, per contrarre un prestito ferroviario. Il Governo bulgaro ha accettato sinora i progetti delle linee Varna-Bazargik e Sofia-Loftscia-Sistova, per le quali presenterà alla Scupcina una domanda di sovvenzione. Il Governo stesso non continua però la linea Sistova-Tirnova, cominciata dai Russi. Tirnova non è più la Capitale, e non ha nè industrie, nè attivo commercio, che le rendano necessarie dirette comunicazioni ferroviarie col Danubio.

Tramways di Londra — Si sta ora esperimentando a Londra un nuovo sistema di *tramways*, che ha per iscopo d' impedire le frodi dei conduttori nella percezione del prezzo della corsa. Le vetture non hanno conduttori; il cocchiere solo è incaricato della direzione della vettura e di riscuotere l'importo della corsa. Uno specchio, messo davanti a lui e sospeso al cielo della vettura, riflette l'immagine d'ogni viaggiatore, che entra ed esce.

Il cocchiere consegna i biglietti, e dà il resto. Alla sua destra è fissata un'assicella, su cui viene deposto il denaro, poi mandato in una scatola mediante un meccanismo speciale. Ad ogni sosta, un collettore leva il contenuto della scatola.

Questo sistema, inventato da un Americano, viene esperimentato tra Dover-road, Boroug e Clapham: il prezzo del tragitto è fissato uniformemente in 3 pence.

Ferrovie spagnuole. — Il Re ha convocato, il 21 settembre, alla Granja, il Comitato che sollecita la concessione di una strada ferrata diretta fra Madrid, Segovia e Medina, e dichiarò che il Comitato poteva contare sul suo appoggio. Questo progetto raccorcierebbe di 50 chilometri il tragitto da Madrid a Parigi.

Notizie Diverse

Ministero dei lavori pubblici. — Con decreto in data del 23 corrente, S. M. il Re si è degnato nominare il barone Giuseppe Andrea Angeloni, deputato al Parlamento, a Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici.

Lavori del Tevere — L'*Opinione*, del 27 sett, scrive:

Le ultime pioggie hanno alquanto danneggiato i lavori della sistemazione del Tevere, che si stanno ora eseguendo presso il ponte Sisto. Si è subito messo mano al prosciugamento con tre macchine idrovore, e dopo una giornata di lavoro l'acqua non era intieramente tolta. E non siamo ancora alle grandi piene quasi quotidiane dell'inverno. È cosa strana come l'esempio dello scorso anno non sia stato un sufficiente avvertimento per il Ministero e per chi conduce quei lavori.

Lavori del Piave. — Leggesi nella *Provincia di Treviso:*

Le pratiche fatte dall'on. deputato Luzzatti presso il Ministro dei lavori pubblici perchè si appaltassero di urgenza i lavori di sistemazione definitiva del Piave ebbero un pieno successo. In sulle prime il Ministro faceva delle difficoltà per il difetto di fondi, e perchè non si erano ancora sviluppati i piani del lavoro. Il R. Prefetto aveva dimostrato al Ministero la possibilità di giovarsi per gli appalti degli studii già compiuti, confortato dall'opinione del capo del Genio civile provinciale e dell'ispettore del Circolo comm. Betocchi. — Il comm. Luzzatti ebbe il merito di vincere le ultime esitanze del Ministro, il quale gli ha indirizzato il seguente telegramma:

« Deputato Luzzatti......

« Riporto appalto progetto unico qui esistente lavori Piave ammontante lire diecimila. Date disposizioni Ufficio per altri lavori urgenti. — Segue lettera.

« Fir. ministro Baccarini ».

Dalla lettera del Ministro, che ci lusinghiamo il comm. Luzzatti vorrà comunicarci, apprenderemo quali altri sieno i lavori urgenti che il Ministro promette.

Intanto ci permettiamo di esprimere i nostri ringraziamenti al Ministro per la sollecitudine con cui ha ordinato i lavori, al nostro Prefetto ed al comm. Luzzatti per essersi interposti validamente ed efficacemente per la loro approvazione.

Esplorazioni di suolo in Firenze — Leggesi nella *Nazione*, del 28 sett.:

La Giunta municipale di Firenze, in via d'urgenza, venerdì scorso approvava che, mediante pubblico incanto, fossero eseguiti i lavori occorrenti alla formazione di numero quattro pozzi di esplorazione sulla pendice nord-est della Collina di S. Miniato. Essi avranno la profondità dai 15 ai 20 metri. La spesa occorrente è prevista in L. 5360.

La Giunta stessa ordinava pure che fossero eseguiti, a conto e nota, dei lavori per la formazione di numero dieci fori per scandagli, da praticarsi con la trivella sulla pendice suddetta, e ciò all'effetto di scandagliare le materie che costituiscono il sotto-suolo, dove da lungo tempo sonosi manifestati dei movimenti franosi. La spesa per questo secondo lavoro è prevista in L. 3800.

Strade provinciali e comunali. — Con R. Decreto del 27 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 22 corr. è approvato il regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali della provincia di Palermo.

Costruzioni navali. — Venerdì scorso, scrive il *Corriere Mercantile* di Genova, alla presenza dell'ingegnere navale sig. Crippa. del Commissario del 1° dipartimento marittimo, e del capo-calderaio, nello Stabilimento metallurgico del signor Enrico Cravero e C., al Molo Vecchio, avevano luogo le esperienze delle caldaie del regio piroscafo *Sesia*, le quali riuscirono soddisfacentissime e per lavorazione e per materiale somministrato. E questo torna ad onore dei signori Enrico Cravero e C., i quali in breve volger di tempo arricchirono la nostra città di tre utili stabilimenti metallurgici.

I prefati signori, inaugurando le costruzioni navali in ferro nel vecchio Stabilimento alla Foce, onde meglio provvedere ai bisogni dei numerosi vapori che approdano in porto, facevano costrurre un altro stabilimento al Molo Vecchio, ove i piroscafi ponno riparare le avarie che si fossero verificate nelle loro macchine. Nel corso di quest'anno, gli instancabili signori Cravero e C. prendevano in affitto l'ex-regio cantiere della Foce, e ivi ponevano mano alla costruzione di due grossi cavafango di nuovo modello, e cioè del *Pasquale Pastorino*, il quale, ora fa un mese, veniva falicemente varato; ed ora attendono alla costruzione del *Queirolo*, che fra poco prenderà il mare.

S'abbiano i signori Cravero e C, le nostre più sincere congratulazioni.

— Lo stesso *Corriere Mercantile* dice che la corsa di prova del *Cipro* e del *Bengala*, nuovi piroscafi della Società Rubattino, ebbe un esito felicissimo. Le macchine furono dalla Commissione trovate eccellenti, e ne ebbero lode i costruttori signori Odero e Ferro.

Decessi. — E. Viollet-le-Duc, l'eminente architetto, che ha ristaurato la Santa Cappella di Nôtre-Dame a Parigi, la cattedrale di Amiens, il castello di Pierrefonds; che fu autore di parecchie opere erudite, che era consi-

gliere municipale di Parigi, è morto improvvisamente d'apoplessia a Losanna, ove trovavasi in villeggiatura.

— Il 26 settembre p. p., moriva in Roma, dopo lunga e penosissima malattia il cav. Pietro Castellini nella verde età di 53 anni. Ingegnere-capo del Genio civile, era giunto a questo grado dopo un servizio di oltre 20 anni, in cui dette prove di non comune intemeratezza e di pari capacità ed esperienza: a Perugia, a Velletri, a Terracina, a Viterbo ed a Roma, sotto il cessato Governo, iniziò è compì parte della sua carriera.

Nel 1870, all'atto della formazione del Genio civile della provincia di Roma, occupò il posto di Ingegnere di prima classe, colle attribuzioni della sezione idraulica. Fu quindi reggente l'Ufficio, e in detta qualifica si meritò la stima e l'amicizia del senatore Gadda, allora prefetto di Roma.

Promosso Ingegnere-capo di seconda classe, fu mandato a governare l'Ufficio di Grosseto, e quindi insignito dell'ordine della Corona d'Italia.

Richiamato in Roma, tenne per cinque anni il posto d'Ingegnere-capo di seconda classe; e mentre il morbo fatale lo colpiva, veniva promosso Ingegnere capo di prima classe e nominato cav. dei SS. Maurizio e Lazzaro.

Uomo integerrimo, amante della libertà e della patria, fu da tutti ammirato ed amato.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

A provvisoria modificazione del precedente avviso in data 17 corr., si rende noto al pubblico che, fino ad ulteriori comunicazioni delle Autorità federali Svizzere, *l'importazione dell'uva nel Cantone Ticino è vietata nel modo il più assoluto*; mentre invece l'importazione ed il transito negli altri Cantoni Svizzeri sono permessi, semprecchè, tanto l'uva, quanto gl'imballaggi non presentino traccia, nè di tralci, nè di foglie di vite.

Oltre a ciò, l'uva, specialmente se destinata a località del Cantone Vallese (Vaud), dev'essere accompagnata da un certificato d'origine, che comprovi ufficialmente la provenienza dell'uva stessa da luogo non infetto dalla filossera.

Qualora l'una e l'altra prescrizione non fossero scrupolosamente osservate, le Autorità federali Svizzere procedono al sequestro della merce.

Pertanto, *le spedizioni di uva per il Cantone Ticino, non sono accettate: quelle poi a destinazione od in transito di altri Cantoni Svizzeri, saranno accettate provvisoriamente ed a tutto rischio e pericolo del mittente*, il quale sarà perciò tenuto a firmare analoga dichiarazione di garanzia sui Bollettini di spedizione o sulle lettere di porto.

Milano, 23 settembre 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

Avviso

Si rende noto al pubblico che le Autorità federali svizzere vietano l'importazione ed il transito per quel territorio delle *carni macellate fresche*, semprecchè le spedizioni non siano scortate da *certificati ufficiali dell'Autorità sanitaria*.

In mancanza di tali certificati, le prefate Autorità federali svizzere si riservano il diritto di respingere od anche di distruggere le spedizioni di cui trattasi.

Le spedizioni stesse saranno quindi accettate dalle Stazioni di questa rete, sol quando sieno scortate dai predetti certificati ufficiali dell'Autorità sanitaria, e, anche in tal caso, *a tutto rischio e pericolo dei mittenti.*

Di siffatta prescrizione, i prodotti da pizzicagnolo in genere rimangono esclusi.

Milano, 25 settembre 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ha poco a dire per la scorsa settimana, perchè poca materia a questo riguardo ha dato il mercato, quasi nullo alla lettera.

Le Azioni della Società delle Meridionali diedero il prezzo di 408 a principio, ma poi lo perdettero, ed a stento conservarono quello di 403 a 404. Un soffio di vento favorevole le risospinse a 407, e per ultimo a 409. Le Obbligazioni relative trovarono danaro a 289 e 289.50; ed i Boni da 592.50 salirono a 595.

Le Sarde, serie A, si tennero a 299 e 298.50; della serie B, a 295.50 e 295.25; le nuove, tra il 273.25 al 274.50. Le Romane, meno richieste, rimasero a 131.

L'Alta Italia s'aggirò sul 297.50; le Pontebbane sul 434.50 al 435; le Ferrovie Centrali Toscane sul 453.50.

A Parigi, le Lombarde poco attive al prezzo di 190 a 187; le Obbligazioni relative invariate sul 264; le Vittorio Emanuele neglette affatto sul 276. Le Azioni Ferrovie Romane ferme a 116; le Obbligazioni oscillanti tra il 316 a 311.

CONVOCAZIONI

Lanificio Rossi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 19 corrente in Milano (sede sociale, via Mercato), per deliberare sulla facoltà al Consiglio d'amministrazione circa il sistema di gerenze tecnico-amministrative, circa la cessione di un opificio, e per le conseguenti modificazioni allo statuto sociale.

Avvisi d'Asta

L'8 corrente, presso il Municipio di Recale (prov. di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione a basoli vulcanici della strada interna Municipio Torre, dal punto detto Croce Santa a quello detto Camerone, della lunghezza di m. 562 circa, per il presunto importo di L. 51,000. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5500; idem.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione dei fabbricati idraulici e sponde dei fiumi e canali di Trevisana e Friulana navigazione, e relative alzate, per l'importo di lire 92,008. Manutenzione dalla consegna a tutto il 1883. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione del Genio militare marittimo in Spezia, si terrà un'asta per la manutenzione dei fabbricati militari marittimi, nonchè delle strade, ecc., cioè tutte le opere, sia comuni che idrauliche, dipendenti dall'Amministrazione della marina e poste nel golfo di Spezia, per il triennio 1880-82, per l'annuo importo di L. 130,000. Condizioni d'appalto visibili presso la Direzione suddetta. Deposito L. 39,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada militare carreggiabile, da Spezia alla Batteria dei Cappuccini, a Sarbia ed a Monte Castellazzo, per L. 125,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni. Deposito cauzionale lire 12,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali della provincia di Napoli, per la presunta complessiva somma di L. 137,844. Manutenzione per sei anni dal 1° gennaio 1880. Deposito interinale L. 4700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 11,500, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale escavazione del porto, darsene e fossi interni di Portoferraio, per la presunta complessiva somma di L. 147,000. Manutenzione per sei anni dal 1° gennaio 1880. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,000, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

35ª Settimana. — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	567,396.05	392.39
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	503,479.88	348.19
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 63,916.17	+ 44.20
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	14,469,987.75	10006 91
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	13,343,402.39	9,227.80
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,126,585.36	+779.11
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	177,772.81	153.92
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	169,612.74	147.88
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 8,160.07	+ 6.04
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.38	5,535,301.91	4,795.04
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.62	4,882,530.27	4,265.63
Differenze nei predotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.76	+ 652,771.64	+529.41

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,634,87	18,059.20	10,611.90
Piccola Velocità	7,502,29	567.40	2,155.35
Totali . . .	51,137.16	18,626.60	12,767,25

Strade Ferrate Romane

26ª Settimana — *Dal 25 giugno al* 1° *luglio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa,

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	558,955.86	17,338.21
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	478,458.54	15,056.23
Differenza in più . . .	24	80,497.32	2,281.98
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 1° luglio 1879 .	1,669	13,503,944.42	16,226.53
Periodo corr. 1878	1,657	13,299,810.12	16,096.98
Aumento	12	204,134.30	129.55
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 giugno 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	8,708.89	»	33,551.63	42,260.52
Bagagli e cani.	»	94.14	»	634.77	728.91
Merci a G.V. ..	»	832.16	»	3,889.46	4,721.62
Merci a P.V. ..	»	7,408.22	»	26,984.88	34,393.10
Introiti diversi.	»	339.62	»	531.16	870.78
Totale L.	»	17,383.03		65,591.90	82,974.93

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Col giorno **14 novembre p. v.** venendo a scadere il Contratto attualmente in corso per affitto di locali ad uso **Caffè** e **Buffet**, con annesso giardino della superficie di pertiche metriche 2,406 nella Stazione di

Pavia

e col successivo giorno **15 novembre** quello per affitto di locali ad uso **Caffè** e **Buffet** nella Stazione di

Lodi

Si fa noto avere l'Amministrazione di queste Ferrovie deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali alle condizioni ed ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le succitate Stazioni e presso la 2ª Divisione del Traffico in Milano, Ufficio Centrale.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrervi. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 2ª Divisione del Traffico suddetta, da cui risulti avere eglino personalmente, od a mezzo di un loro rappresentante, depositata la somma rispettivamente stabilita per ognuno dei Caffè, come trovasi indicato in fine del presente Avviso (1).

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del **Sig. Capo Traffico della 2ª Divisione Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la soprascritta: **Offerta per l'affitto di locale ad uso Caffè della Stazione di** .... in modo che gli pervengano non più tardi del giorno **20 corrente settembre.**

Fatta l'aggiudicazione, saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatarii, dai quali non potranno essere ritirati che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dagli stessi aggiudicatarii o da un loro rappresentante mediante consegna, nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico appositamente incaricato della somma fissata per ciascun Caffè, come parimenti trovasi specificato appiedi del presente (2).

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria quando per qualsiasi motivo le Ditte deliberatarie non effettuassero, entro il termine suindicato, il deposito di cauzione, o non addivenissero alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esperire.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte delle Ditte, rimarrà vincolato per tutta la durata dei Contratti, e l'Amministrazione ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalle Ditte locatarie.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno **1° ottobre p. v.** ore 2 pomeridiane presso la 2ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, **11** settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Somme stabilite pei depositi di gara e di cauzione per l'affitto dei singoli Caffè messi all'Asta.

Pavia, Deposito occorrente per poter concorrere alla gara (1) **L. 90** = Deposito cauzione (2) **L. 270**
Lodi, » » » » » (1) **» 50** = » » (2) **» 150**

NB. I depositi dovranno essere fatti in denaro od in Cartelle al portatore del Debito Pubblico dello Stato al corso della Borsa di Milano del giorno precedente a quello in cui si effettuano.

Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa da richiedersi al Capo Traffico suddetto.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Col giorno 31 dicembre 1879 venendo a scadere i contratti attualmente in corso per affitto di locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* nelle Stazioni di

ACQUI e MONDOVÌ

si fa noto avere l'Amministrazione di queste Ferrovie deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali, alle condizioni ed ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le succitate Stazioni e presso la **1.ª Divisione del Traffico in Torino** — Stazione di Porta Nuova — lato partenze.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda concorrervi. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 1ª Divisione del Traffico suddetta da cui risulti avere eglino personalmente, od a mezzo di un loro rappresentante, depositata la somma di lire *cinquanta* in denaro od in Cartelle di rendite al portatore.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del **Sig. Capo Traffico della 1ª Divisione Strade Ferrate Alta Italia in Torino,** in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per l'affitto di locale ad uso-Caffè nella Stazione di* . . . . , in modo che gli pervengano non più tardi del giorno 19 *ottobre p. v.* Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa da richiedersi al Capo Traffico suddetto.

Fatta l'aggiudicazione saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, dai quali non potranno essere ritirati che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dagli stessi aggiudicatari o da un loro rappresentante mediante consegna, nel termine di *giorni* 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico, appositamente incaricato, della somma di lire *centocinquanta* in denaro od in cartelle di rendita al portatore al corso della Borsa di Milano del giorno precedente a quello d'effettuazione del deposito.

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria, quando per qualsiasi motivo le Ditte deliberatarie non effettuassero entro il termine suindicato il deposito di cauzione, o non addivenissero alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esporre.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte delle Ditte, rimarrà vincolato per tutta la durata dei Contratti, e l'Amministrazione ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalle Ditte locatarie.

L'apertura delle Schede d'offerta avrà luogo il giorno 20 *ottobre* ore 3 pom. presso la 1ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 24 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide e ritagli di guide, ed in cuori per crociamenti, modelli diversi . Chilogr. **29,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli di guide . » **1,304,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti . . . . » **79,500** »
FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, e lamiera di ferro vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **30 corrente.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 2 ottobre p. v.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 11 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	26,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . . .	»	28,000	»
CERCHI di ferro	»	133,500	»
CERCHI d'acciaio	»	132,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	»	550,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	100,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	46,000	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	»	22,000	»
ZINCO da rifondere	»	11,000	»
Ceneraccio della fonderia di bronzo .	»	12,000	»
Grasso usato sporco	»	11,000	»
Vetrame rotto	»	6,500	»
Gomma elastica	»	5,000	»
Assi sciolti a gomito fuori servizio . .	»	4,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 8 Ottobre 1879 N° 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Statistica delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'anno* 1876 — *Congresso degli architetti ed ingegneri italiani a Napoli* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Comunicati* — *Guida degli azionisti* — *Prodotti settimanali delle Strade ferrate* — *Annunzi.*

STATISTICA
DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA
per l'anno 1876

Come promettemmo in un precedente numero, diamo oggi ai nostri lettori alcune indicazioni generali su questa Statistica arretrata, che l'attuale Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia credette opportuno di pubblicare, facendo seguito a quelle date in luce dalla cessata Società ferroviaria fino a tutto il 1875, e delle quali ci siamo sempre occupati con vivo interesse (*).

La Statistica del 1876 consta, come le precedenti, di 13 tabelle numeriche, cioè: I. Prodotti e Spese per linea ed in complesso. — II. Prodotti e spese per linea e per chilometro in esercizio e percorso, col rapporto fra le spese e gl'introiti. — III. Introiti effettuati per linea e per chilometro in esercizio e percorso. — IV. Spese fatte per linea e per chilometro in esercizio e percorso. — V. Viaggiatori. — VI. Movimento dei Viaggiatori da linea a linea, — VII. Trasporti a Grande Velocità. — VIII. Movimento dei bagagli, delle derrate e delle merci a Grande Velocità da linea a linea, compresi i trasporti per conto del Governo. — IX. Trasporti a Piccola Velocità.— X. Movimento delle merci a Piccola Velocità, da linea a linea, compresi i trasporti per conto del Governo. — XI. Prospetto per Stazione del Movimento delle merci a Grande Velocità per categoria, compresi i trasporti per conto del Governo. — XII. Prospetto per Stazione del Movimento delle merci a Piccola Velocità per categoria, compresi i trasporti per conto del Governo. — XIII. Movimento delle Stazioni e confronto fra gli introiti e le spese delle medesime.

Le linee in esercizio, che nel 1875 erano 46, nel 1876 ascendevano a 48, essendosi aggiunte le due linee Palazzolo-Paratico e Legnago-Rovigo-Adria, apertasi la prima all'esercizio il 31 agosto, ed il 23 ottobre la seconda pel solo tronco Adria-Badia.

(*) Vedi *Monitore*, n. 49 del 1876, 1 e 2 del 1877.

1. Dalla prima tabella rilevasi che il totale degl'*introiti* per le suddette linee (non compresa la navigazione sui laghi) ascese nel 1876 a L. 95,252,210, mentre nel 1875 non fu che di L. 92,378,536; per cui, confrontati gli aumenti (L. 4,766,619) e le diminuzioni (L. 1,892,945) parziali delle diverse linee, ne risulta un aumento totale ridotto di L. 2,873,674.

I maggiori introiti si notano sulle linee seguenti: Torino-Genova, con L. 13,391,197, cioè L. 662,085 *in più* del 1875. — Toscano-Liguri, con L. 12,208,579, cioè lire 887,647 *in più* del 1875 (ed è questo il maggior aumento di prodotto dell'esercizio). — Peschiera-Venezia, con lire 7,260,609, cioè L. 302,155 *in più* del 1875. — Milano-Peschiera, con L. 6,754,650, cioè L. 757,059 *in meno* del 1875 (ed è questa la maggiore diminuzione di prodotto dell'esercizio). — Piacenza-Bologna, con L. 6,419,558, cioè L. 679,735 *in più* del 1875. — Torino-Ticino, con L. 4,566,847, cioè L. 231,684 *in più* del 1875. — Novi-Alessandria-Piacenza, con L. 3,742,140, cioè L. 89,910 *in più* del 1875. — Mestre-Cormons, con L. 3,641,541, cioè L. 97,294 *in meno* del 1875. — Bologna-Pistoia, con lire 3,304,102, cioè L. 44,504 *in meno* del 1875. — Le altre cifre sono tutte inferiori.

Il minore introito si ebbe sulla linea Mondovì-Bastia, con L. 47,662, però col notevole aumento di L. 39,662 in confronto del 1875.

2. Il totale delle *Spese* nel 1876 risulta di L. 56,375,654, mentre nel 1875 ascendeva a L. 51,323,404; per cui, confrontati gli aumenti (L. 5,123,099) e le diminuzioni (lire 70,849) parziali delle diverse linee, ne risulta l'aumento totale ridotto di L. 5,052,250.

Le spese maggiori si ebbero sulle linee seguenti: Toscano-Liguri, con L. 8,277,900, cioè L. 1,084,704 *in più* del 1875 (ed è questo il maggior aumento di spesa dell'esercizio). — Torino-Genova, con L. 7,169,778, cioè L. 697,867 *in più* del 1875. — Peschiera-Venezia, con L. 3,313,106, cioè L. 113,584 *in più* del 1875. — Piacenza-Bologna, con L. 3,197,832, cioè L. 256,860 *in più* del 1875. — Milano-Peschiera, con L. 2,987,685, cioè lire 180,724 *in più* del 1875. — Torino-Ticino, con L. 2,354,629, cioè L. 221,699 *in più* del 1875. — Bologna-Pistoia, con L. 2,070,404, cioè L. 38,294 *in meno* del 1875 (ed è questa

la maggiore diminuzione delle spesa dell'esercizio). — Mestre-Cormons, con L. 2,051,430, cioè L. 124,866 *in più* del 1875. — Le altre cifre sono tutte inferiori.

La minore spesa si ebbe sulla linea Sesto Calende-Arona, con L. 78,739, però con un aumento di L. 2,253 in confronto del 1875.

3. La cifra totale degl'*introiti netti* risulta quindi pel 1876 di L. 38,876,556, mentre nel 1875 ascendeva a lire 51,323,404, cioè con una diminuzione finale di L. 2,178,576, calcolati gli aumenti (L. 1,341,538) e le diminuzioni (lire 3,520,114) parziali delle diverse linee.

I maggiori introiti netti si ebbero sulle linee seguenti: Torino-Genova, con L. 6,221,419, cioè L. 35,782 *in meno* del 1875. — Peschiera-Venezia, con L. 3,947,503, cioè L. 188,571 *in più* del 1875. — Toscano-Liguri, con lire 3,930,679, cioè L. 197,657 *in meno* del 1875. — Milano-Peschiera, con L. 3,766,965, cioè L. 937,783 *in meno* del 1875 (ed è questa la maggiore diminuzione d'introito netto dell'esercizio). — Piacenza-Bologna, con L. 3,221,726, cioè L. 422,775 *in più* del 1875 (ed è questo il maggior aumento d'introito netto dell'esercizio). — Le altre cifre sono tutte inferiori.

Il minore introito netto si ebbe sulla linea Bergamo-Lecco, con L. 2,192, ossia colla notevolissima diminuzione di L. 54,847 in confronto del 1875.

4. Dalla seconda tabella rilevasi che la lunghezza dei chilometri in esercizio per tutte le suddette linee (non compresa la navigazione) era di chi. 3,417, e che i chil. percorsi dai treni ascesero in totale a 16,556,470. Ora i suddetti introiti, divisi per chilometro in esercizio, ascesero a L. 28,416; e divisi per chil. percorso, ascesero a L. 5,753. Le suddette spese, divise egualmente per chil. in esercizio, sommarono a L. 16,819; e divise per chil. percorso, sommarono a L. 3,405. Il rapporto quindi fra le spese e gl'introiti risulta di L. 59.19 pel 1876, mentre nel 1875 era di L. 55.55, e quindi con una differenza *in più* di L. 3.64.

5. La quarta e quinta tabella, com'è detto da principio, contengono le cifre parziali degl'introiti e delle spese per linea e per chilometro in esercizio e percorso; e quindi riesce per noi superfluo l'occuparsene.

La quinta tabella, riguardante il movimento dei Viaggiatori sulle 48 linee suddette (esclusi i convogli speciali e la navigazione sui laghi), ci presenta il numero totale di 17,130,905, che offre un aumento di 60,541 in confronto del 1875.

Questo numero totale va poi così suddiviso: 1ª classe, 642,000 (664,236 nel 1875); 2ª classe, 2,744,416 (2,783,745 nel 1875); 3ª classe, 6,359,079 (6,482,875 nel 1875); a prezzi ridotti, 7,424,402 (7,139,508 nel 1875). Quindi la proporzione tra le diverse classi risulta del 4 p. 0[0 per la 1ª, del 16 p. 0[0 per la 2ª, del 37 p. 0[0 per la 3ª, e del 43 p. 0[0 a prezzi ridotti (nel 1875, eguale nelle due prime, del 38 0[0 per la 3ª, e del 42 0[0 a prezzi ridotti).

Al numero totale dei viaggiatori si devono poi aggiungere 767,971 trasporti per conto del Governo, mentre nel 1875 sommavano a 790,144, e quindi con una diminuzione di 22,173.

Il maggior movimento si ebbe sulle linee seguenti: Toscano-Liguri, 4,043,075 (3,895,124 nel 1875), colla proporzione del 7 p. 0[0 per la 1ª classe, del 20 p. 0[0 per la 2ª, del 35 p. 0[0 per la 3ª e del 38 p. 0[0 a prezzi ridotti; oltre a 289,935 trasporti governativi (252,511 nel 1875), cifra massima. — Torino-Genova, 2,040,939 (1,932,886 nel 1875), colla proporzione del 4 p. 0[0 per la 1ª classe, del 18 p. 0[0 per la 2ª, del 31 p. 0[0 per la 3ª, e del 47 p. 0[0 a prezzi ridotti; oltre a 96,564 governativi (89,278 nel 1875). — Peschiera-Venezia, 1,376,879 (1,406,625 nel 1875), colla proporzione del 6 0[0 per la 1ª classe, del 21 p. 0[0 per la 2ª, del 34 p. 0[0 per la 3ª, e del 39 p. 0[0 a prezzi ridotti; oltre a 103,438 governativi (118,836 nel 1875). — Le altre cifre sono tutte inferiori.

6. Il prodotto totale del suddetto movimento di viaggiatori fu nel 1876 di L. 37,840,843, mentre nel 1875 ascese a L. 38,311,370, cioè con una diminuzione di lire 470,527. Tale prodotto va poi così suddiviso: 1ª classe, L. 6,061,678 (6,384,731 nel 1875); 2ª classe, L. 10,877,364 (10,629,636 nel 1875); 3ª classe L. 11,462,435 (11,276,900 nel 1875); a prezzi ridotti, L. 9,439,366 (10,020,103 nel 1875). E quindi, la proporzione tra le varie classi risulta del 16 p. 0[0 per la 1ª, del 29 p. 0[0 per la 2ª, del 30 p. 0[0 per la 3ª, e del 25 p. 0[0 a prezzi ridotti (nel 1875, 17 p. 0[0 per la 1ª, 28 p. 0[0 per la 2ª, 29 p. 0[0 per la 3ª, e 26 p. 0[0 a prezzi ridotti).

I trasporti governativi fruttarono inoltre L. 1,432,247, mentre nel 1875 diedero soltanto L. 1,416,394, e quindi si ebbe un aumento di L. 15,853.

Il maggior prodotto si nota sulle linee seguenti:

Toscano-Liguri, L. 6,091,368 (5,981,252 nel 1875), colla proporzione del 17 p. 0[0 per la 1ª classe, del 27 p. 0[0 per la 2ª, del 29 p. 0[0 per la 3ª, e del 27 p. 0[0 a prezzi ridotti; oltre a L. 214,841 per trasporti governativi (178,580 nel 1875), massima cifra. — Torino-Genova, L. 3,783,594 (3,714,189 nel 1875), colla proporzione del 16 p. 0[0 per la 1ª, 30 p. 0[0 per la 2ª, 31 p. 0[0 per la 3ª, e 23 p. 0[0 a prezzi ridotti; oltre a L. 140,305 per trasporti governativi (134,578 nel 1875). — Peschiera-Venezia, lire 2,892,946 (2,972,026 nel 1875), colla proporzione del 17 p. 0[0 per la 1ª, 33 p. 0[0 per la 2ª, 26 p. 0[0 per la 3ª, e 24 p. 0[0 a prezzi ridotti; oltre a L. 104,783 per trasporti governativi (126,768 nel 1875). — Milano-Peschiera, L. 2,504,332 (2,714,051 nel 1875), colla proporzione del 18 p. 0[0 per la 1ª, 30 p. 0[0 per la 2ª e per la 3ª, e 22 p. 0[0 a prezzi ridotti; oltre a L. 98,740 per trasporti governativi (111,815 nel 1875). — Torino-Ticino lire 2,239,354 (2,239,354 (2,189,868 nel 1875), colla proporzione del 19 p. 0[0 per la 1ª classe, del 29 p. 0[0 per la 2ª, del 33 p. 0[0 per la 3ª, e del 19 p. 0[0 a *prezzi* ridotti; oltre a L. 66,433 per trasporti governativi (66,586 nel 1875). — Le altre cifre sono tutte inferiori.

A compimento dei dati relativi ai Viaggiatori, notiamo che la percorrenza media totale di un viaggiatore era calcolata nel 1876 in chil. 33.11 (35.12 nel 1875), con chil. 25.23 per la 1ª classe, 35,04 per la 2ª, 30.33 per la 3ª, e 24.22 a prezzi ridotti, e 117.29 per trasporti governativi.

Il prodotto medio totale di un viaggiatore era calcolato in L. 2.21 (2.24 nel 1875), con 9.90 per la 1ª classe, 3.96 per la 2ª, 1.80 per la 3ª, 1.27 a prezzi ridotti, e 1.865 pei trasporti governativi; ed il prodotto medio totale d'un viaggiatore per chilometro era calcolato in lire 0.0511 (0.0638 nel 1875), con 0.104 per la 1ª classe, 0.072 per la 2ª. 0.051 per la 3ª, 0.051 a prezzi ridotti, e 0.154 pei trasporti governativi. —

Della tabella sesta, che tratta del movimento parziale dei viaggiatori da linea a linea, è superfluo occuparsi; ma delle rimanenti ci occuperemo nel prossimo numero.

(Continua)

CONGRESSO
degli architetti ed ingegneri italiani a Napoli

Dai giornali napoletani togliamo i seguenti ragguagli sulle ultime adunanze del Congresso degli architetti ed ingegneri italiani, in relazione a quelli riferiti nel precedente numero.

Il 27 settembre si riunirono di nuovo le varie Sezioni.

La 1ª Sezione, che aveva rimandato ad altra tornata il decidere sul secondo quesito, come si è detto, ha votato il seguente ordine del giorno, conforme al desiderio da molti espresso:

« La 1ª Sezione del Congresso, nel plaudire al concetto

accolto dal Governo di separare la educazione dell' architetto da quella dell'ingegnere, confida che voglia attuarlo al più presto nelle grandi città italiane, in conformità di quanto venne deliberato nel precedente Congresso di Firenze; con un conveniente ordinamento di studii diretto in modo, che, mentre all' architetto sia ridonata la nota caratteristica di artista, non gli venga meno quella coltura scientifica, che è domandata dal progresso delle costruzioni e dai bisogni dell'arte ».

La stessa Sezione adottò il seguente ordine del giorno proposto dai signori Boito e Gaudiosi:

« La 1ª Sezione fa voto perchè i restauri e le nuove costruzioni di edificii pubblici monumentali non sieno affidate dal Governo agli ordinarii Ufficii del Genio civile, dove gl'incarichi amministrativi non lasciano luogo a lunghi e difficili studii d'arte e di archeologia; e fa voto inoltre perchè il Governo promulghi una legge, colla quale si stabilisca che, nella costruzione, nel restauro e nella conservazione degli edificii pubblici o d'uso pubblico, le norme che vegliano sull'esterno del fabbricato facciano altrettanto per l'interno ».

La 2ª Sezione, dopo lunga discussione sul voto da farsi al Governo perchè si occupi della concessione dei *tramways*, così nei grandi centri, come nei piccoli centri, ha approvato un ordine del giorno nel proposito, presentato dall'ingegnere Florio.

La 3ª Sezione si occupò del quesito, proposto dal ministro Baccarini, sull'opportunità dei mezzi da adottarsi per evitare la rotta degli argini fluviali.

Nella 4ª Sezione, l'ingegnere Milone lesse la sua relazione sul seguente quesito da lui proposto: « In che modo, coi mezzi che fornisce oggi la meccanica, potrebbero aiutarsi le piccole industrie, per far prender loro quell'incremento che hanno ricevuto in altri Stati ».

In seguito alla discussione di tale quesito, la Sezione approvò il seguente ordine del giorno:

« Il Congresso vota che siano diffuse in Italia tutte quelle istituzioni tecniche educative ed economiche, che concorrono allo svolgimento delle piccole industrie; ed opina che, dovunque non giunga l'iniziativa privata, debbano prestare un efficace concorso le Autorità locali e governative, nonchè i Corpi morali, seguendo gli esempii che hanno già dato buona prova in Italia e fuori ».

La 6ª Sezione, sul 5º quesito, votò il seguente ordine del giorno:

« Vista la grande importanza dei boschi, avuto riguardo alla incolumità e salubrità delle pianure sottoposte, al legname da costruzione, ed alla industria siderurgica, la 6ª Sezione del Congresso fa voti, perchè il Governo incoraggi con premii ed altri mezzi, e provocando, se occorre, una modificazione della legge 27 giugno 1877, l'estensione della coltura boschiva ».

— Le sezioni del Congresso si riunirono anche il 28 settembre:

Nella 1ª si discusse un quesito proposto dal Collegio degli ingegneri di Napoli, così concepito: « Della forma dei materiali della decorazione in una sala armonica in generale e nel teatro moderno in ispecie ». Le conclusioni del relatore prof. De Cesare furono approvate.

Il prof. Rega emise il seguente voto: « La prima Sezione fa voto al Municipio, perchè resti in Napoli memoria imperitura dell'architetto Vanvitelli, dando il nome di lui ad una piazza o via importante » (*).

La 2ª Sezione, dopo tre lunghe sedute spese intorno alla questione delle ferrovie economiche, finalmente approvò il seguente ordine del giorno:

« La 2ª Sezione del III Congresso degli ingegneri ed architetti italiani, compresa dell'utilità che possono avere le ferrovie economiche nel sistema ferroviario d'Italia (utilità che fu ammessa dal Parlamento nella legge 29 luglio 1879, e dal Ministero dei lavori pubblici colla creazione di apposita Commissione per lo studio della loro applicazione, e coll'invito fatto al Congresso per la loro discussione), esprime il voto:

« 1º Che in Italia si abbiano ad introdurre le ferrovie economiche, in luogo delle ferrovie ordinarie, per tutte quelle linee per le quali la costruzione delle ferrovie ordinarie, in relazione al movimento ed al traffico, sarebbe superflua;

« 2º Che, sebbene in alcuni casi, nelle stesse ferrovie ordinarie si possano introdurre delle rilevanti riduzioni nel modo di costruzione e di servizio, si debba studiare l'opportunità della costruzione delle ferrovie a scartamento ridotto, colla conseguente diminuzione dei raggi di curvatura ed aumento delle pendenze, come quello che costituisce una vera economia di costruzione;

« 3º Ma, oltre alle ferrovie già costruite, si ritenga il sistema delle ferrovie ordinarie per sola una parte di quelle da costruirsi, contemplate nella 1ª categoria della legge 29 luglio 1879; che invece si applichino gli emendamenti economici alle ferrovie ordinarie per tutte quelle linee che, staccandosi dalle arterie principali e non attraversando terreni difficili, costituiscono braccia morte, ancorchè si dirigano a centri di traffico; che finalmente si adottino le vere ferrovie economiche a scartamento ridotto per la maggior parte delle linee votate, perchè attraversanti terreni difficili e di non grande entità per traffico, e tali da non permettere spese maggiori, senza pregiudicare altamente l'interesse vero del paese, ch'è quello d'avere presto le linee ferroviarie; coll'avvertenza che si miri, per queste ferrovie a scartamento ridotto, quando di costruzione non troppo difficile, e specialmente se collegate con ferrovie ordinarie, di non esagerare nella piccolezza del raggio delle curve e nell'aumento delle declività, onde potere ulteriormente adottare lo scartamento ordinario, tenuto conto anche dei progressi che di continuo si compiono nelle costruzioni del materiale mobile ».

La 3ª Sezione, discutendo il quesito 2º: « della organizzazione dei servizii di sorveglianza e di difesa lungo i fiumi arginati in tempo di piena », fa voto: « che l'attuale regolamento per la custodia dei grandi fiumi, in tempo di piena, sia reso più semplice e spedito, soprattutto per la parte contabile ». — Sul quesito 6º, udita la relazione del proponente ingegnere Sereni di Roma, la Sezione manifesta il parere « che, fra i varii sistemi di distribuzione delle acque attualmente in uso nelle grandi città, sia prescelto il sistema di distribuzione a getto discontinuo, regolato da rubinetti, in comunicazione costante colla tubulatura principale e senza scaricatoj. Quando non sia possibile la applicazione di questo sistema, opina che sia preferibile quello delle cassette idrometriche nella parte superiore delle case ».

La stessa Sezione discusse il settimo quesito così formulato:

« Sull'influenza delle correnti littoranee e del moto ondoso del mare negli interrimenti delle spiaggie, e quali siano su ciò le teorie da preferirsi ».

Il prof. Oberholtzer espone la teorica del Montanari e quella del Cialdi, dimostrando la superiorità di quest'ultima.

L'ing. Angelo Carrelli esordisce facendo risaltare l'importanza del quesito. Ricorda con parole di venerazione il nome del prof. Vincenzo Rossi, che si occupò dell'argomento. Riassume per sommi capi le due teoriche avverse; e conchiude in favore dei principii propugnati dal Cialdi.

Il presidente Maiuri si associa ai precedenti oratori sulla importanza degli studii fatti dal Cialdi; ricorda il De Fazio ed i moli a traforo; e parla delle cautele e delle osservazioni, con le quali devesi procedere in pratica all'applicazione delle teoriche del Cialdi.

La Sezione delibera che i discorsi dei signori Oberholtzer, Carrelli e Maiuri sieno stampati negli atti del Congresso, ed approva un ordine del giorno dell'ing. Carrelli, del tenore seguente:

« La terza Sezione è di parere che i principii propugnata dal Cialdi sieno quelli che meglio rispondono ad una sani teoria e ad una serie inoppugnata di osservazioni; e fa

(*) Come è noto, in questa occasione venne inaugurato a Caserta un monumento all'illustre architetto napoletano, a spese di quel Municipio, e per opera dello scultore Buccini e dell'architetto Barone. All'inaugurazione, avvenuta il 2 corr., intervenne il presidente del Consiglio dei ministri, che si trovava a Napoli, e tra i varii discorsi pronunciati fu notevole quello dell'ing. Cirillo. (La Red.)

voto che i Collegi degli ingegneri italiani ed il Governo, per mezzo degli Ufficii dipendenti, ne promuovano i relativi studii ».

— Il 29 il Congresso tenne due adunanze generali, nelle quali si occupò, nella mattina, del quesito relativo al collegamento dei varii Collegi d'ingegneri ed architetti esistenti in Italia; e di altre materie nella tornata pomeridiana.

Si lessero quindi i seguenti nomi dei membri del Giurì, che doveva pronunciare sul merito delle opere inviate all'Esposizione:

Pei *Disegni d'ingegneria e di architettura:* Brogi Luigi di Milano, Castellazzi Giuseppe di Venezia, Monaldi Giuseppe di Roma, Travaglini Federico di Napoli;

Pei *Materiali di costruzione*: De Rosenheim Ferdinando di Napoli, Gabussi Carlo di Firenze, Passerini Dionisio di Firenze, Peroni Giuseppe di Angera, Protche Luigi di Bologna.

Per gli *Istrumenti geodetici*: Betocchi Alessandro di Roma, Livini Antonio di Firenze, Hoberholtzer Francesco di Roma, Pirovani Visconti Andrea di Milano, Schiavoni Federico di Napoli.

— Il 3 corr. il Congresso poneva termine ai suoi lavori in assemblea generale, fissando Roma a sede del 4° Congresso da tenersi nel 1882.

Il Congresso discusse poi un quesito del segretario Albarella intorno ai modi di rendere efficaci le deliberazioni del Congresso — quesito che può riassumersi così: l'Ufficio presidenziale del 3° Congresso rimarrà in carica, finchè non sia nominato l'Ufficio del 4°, e lavorerà perchè ne sieno esauditi i voti. Tale proposta fu approvata.

Altri discorsi non mancarono. Dopo letto il sunto dei verbali, il Sindaco, conte Giusso, rivolse poche parole al Congresso per non aver potuto assistere alle tornate, a causa della sua infermità; nondimeno egli vi aveva assistito da lontano, ed erasi sommamente compiaciuto dei risultati. Era poi lieto di poter salutare gli illustri ospiti anche a nome della città di Napoli.

Intanto le Commissioni componenti il Giurì per l'Esposizione hanno giudicato i lavori.

La 1ª Commissione per i disegni e modelli, di cui era presidente il Travaglini e segretario il Vivanet, ha premiato i seguenti espositori:

Medaglia d'oro. — Damiani Giuseppe.

Diploma di medaglia d'oro. — Quaranta Luciano;

Medaglie d'argento. — Autori del progetto pel *punto franco* (Guerra, Ferrara, Ciappa e Bruno), Tamburrini F., Breglia Nicola, Sasso Pasquale, Barone Giuseppe, Cappocci Oscar, Boselli Giuseppe;

Medaglie di bronzo. — Rosselli Lorenzino, Raimondi Guglielmo, Calvanese, Scocchera, Mele, Catalano, Giordano Beniamino;

Menzioni onorevoli. — Gaudiosi Ettore, Mazzanti, Roster, Guida, Guerra Alfonso, Tessitore, Antonini, De Cesare, De Luca, Martinez, Giordano Ed., Giordano Guglielmo, Stassano, Mileti, D'Auria, Cerimele, De Felice, Folinea Raffaele, Du Chaliot, Osnago, Savino Ferdinando.

Diplomi speciali di merito. — Autori del progetto di piano regolatore della città, autori della pianta della città, prof. Castellazzo (Monumento a Vittorio Emanuele).

La 2ª Commissione (*Materiali da costruzione*), di cui era presidente il Passerini e segretario il De Rosenheim, ha premiato i seguenti:

Medaglia d'oro. — Stabilimento del Fibreno;

Medaglie d'argento. — Opificio Carafa di Noja di S. Giovanni a Teduccio, Punzi di Vietri;

Medaglie di bronzo. — Giustiniani, Croce;

Menzioni onorevoli. — Tenore, Ponti, De Cola, Petri e C., Delle Donne.

Encomii al Collegio degl'ingegneri ed agli Arsenali di Napoli e Castellammare.

La 3ª Commissione (*Instromenti geodetici e topografici*), presidente Schiavoni e segretario Pirovani-Visconti, ha seguito nella premiazione questi criterii: importanza dello scopo, novità di concetto, merito di costruzione, facilità di correzione e maneggio, utile applicazione, mitezza di prezzo.

Medaglia d'oro. — Officina Galileo Galilei di Firenze;

Diploma di medaglia d'oro. — Spano Gaetano;

Medaglia d'argento. — Mileto Giuseppe;

Medaglia di bronzo. — Gargiulo Saverio;

Menzioni onorevoli. — Fratelli Giosi, Perrini Giuseppe.

— Dopo di ciò, si pronunciarono altri discorsi, tutti opportuni, dai sigg. Rendina, Betocchi, Albarella, Protche, Bignami, ecc.; si deferì a Milano la nomina della Commissione ordinatrice; e l'Assemblea si sciolse al grido, mille volte ripetuto, di *Viva il Re!*, accompagnato da fragorosi applausi.

— Al banchetto per sottoscrizione, datosi la sera del 1° corr., e che riescì pieno di brio e cordialità, l'on. Ministro dei lavori pubblici, rispondendo al brindisi fatto dal comm. Rendina, presidente del Congresso, lodò l'opera di questo, e lo ringraziò delle soluzioni date ai quesiti ch'egli avevagli sottomessi; augurando bene della concordia e della volontà degli ingegneri italiani, invocando l'aiuto di tanti scienziati per i grandi lavori ferroviarii e per il bonificamento delle vaste estensioni di terreno, che l'Italia aspetta, per la sua prosperità, di vedere restituiti a cultura. Il Ministro conchiuse rendendo omaggio alla Dinastia. — Il brindisi fu accolto da prolungati applausi.

Fu pure molto lodato il brindisi del simpatico prof. Castellazzo, direttore dell'Istituto di Belle Arti di Firenze, il quale bevette alla « prima dama d'Italia », alla Regina Margherita; e propose che s'inviasse un telegramma alle Loro Maestà a Monza, il che fu fatto.

Nostre Corrispondenze

Roma, 7 ottobre.

Dalle varie Direzioni istituite per gli studii delle linee complementari del Regno venne disposto che i singoli capi-sezione abbiano tosto a raggiungere il loro posto per stabilirvi il loro Ufficio ed intraprendere colla massima sollecitudine i lavori di campagna. E, mentre si fa plauso al Ministero dei lavori pubblici, che con tanta sollecitudine ha saputo disporre tali studii e che nella scelta del personale dei capi-sezione (salve pochissime eccezioni) vennero nominati distinti e provetti ingegneri, si lamenta però che manchi tuttora molto personale subalterno a complemento delle Sezioni stesse, e che forse nella fretta delle date disposizioni non sia prevalso lo stesso concetto, rispetto alla scelta del personale subalterno, il quale, per essere in gran parte nuovo, non potrà per ora prestare quella pronta e valida cooperazione negli studii di cui si tratta. Sarebbe perciò desiderabile che il Ministero, nel completamento del personale, volesse destinare degli ingegneri aiutanti ed assistenti di conosciuta capacità, onde ottenere con sollecitudine degli studii che non diano luogo ad eccezioni.

Sarebbe pure utile, per rendere più regolari ed uniformi i progetti, che venissero eseguiti a cura del Ministero dei moduli delle opere d'arte minori, caselli, garette, Stazioni delle varie classi, fabbricati diversi, ecc., come pure fosse compilato un Capitolato generale uniforme; lavoro questo che renderebbe più pronta la redazione dei relativi progetti, con risparmio di tempo e di spesa. Non dubitiamo perciò che l'alto senno degli uomini che dal Ministero dei lavori pubblici dirigono tale importante lavoro sarà per darvi quel saggio indirizzo che giustamente si aspetta la nazione, onde all'esattezza dell'opera corrisponda la massima economia nelle spese di costruzione. —

Mentre dal Ministero dei lavori pubblici si provvede con alacrità perchè il progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie abbia regolare esecuzione, la Deputazione provinciale di Calabria Citeriore, nella tornata del 15 scorso settembre, ha deliberato di far procedere immediatamente, e per conto della Provincia, agli studii della linea di 2ª

categoria da Cosenza a Nocera Tirrena, affidandone l'incarico all'ingegnere Camminada. —

Anche la Deputazione provinciale di Sondrio, per quanto riflette la linea Sondrio-Colico-Chiavenna e Lecco-Colico, ha preso importanti deliberazioni, onde uniformarsi a quanto veniva raccomandato a tutte le Provincie del Regno dall'on. Baccarini colle sue recenti circolari, affinchè esse prendessero tutte le deliberazioni di loro competenza, atte a facilitare il grave cómpito del Governo nella esecuzione della legge per le nuove costruzioni. —

Come pure il Consiglio comunale di Aquila, in adunanza del 26 scorso settembre, ha votato a grande maggioranza un ordine del giorno, col quale, confidando che il Governo vorrà sollecitamente provvedere agli studii delle linee di 3ª e 4ª categoria scorrenti nel suo territorio, si dichiara pronto a mettere a carico del predetto Comune quella quota che potrà spettargli nel concorso dovuto dalla Provincia per la costruzione delle linee preindicate. —

E finalmente il signor R. F. Mackenzie, il quale ha già stipulato fin dall'ottobre 1877 un contratto colla Provincia di Foggia relativo alla costruzione della linea da Foggia a Manfredonia, ha testè chiesto la concessione per seguire e quindi esercitare questa linea, in base all'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, il quale, come è noto, non fa che richiamare la legge del 29 giugno 1873, con cui il Governo accorda ai concessionarii una sovvenzione annua chilometrica di L. 1000 per 35 anni. —

Per ultimo, il comm. Borgnini, Direttore generale delle Ferrovie Meridionali, ebbe la scorsa settimana una conferenza col Ministro dei lavori pubblici circa la vertenza relativa alla costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso-Benevento, sulla quale, in via di pura massima (come già venne accennato nel precedente numero) il Consiglio d'amministrazione aveva deliberato nell'adunanza del 25 scorso mese. —

Passando quindi dalle costruzioni all'esercizio, vi dirò che le due Società delle ferrovie Meridionali e Romane, rappresentate dai rispettivi Direttori, in seguito ad invito avuto dal Ministro dei lavori pubblici, hanno concordato un progetto di regolamento per la concessione ed assegnazione di carrozze di lusso o *breaks*, e di compartimenti riservati, sulla rete di ciascuna amministrazione ferroviaria ed in servizio cumulativo. Tale progetto di regolamento, dopo che sarà stato esaminato dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, verrà discusso in apposite conferenze, che saranno tenute in Roma fra i rappresentanti sociali e quelli governativi. —

Alla gara tenutasi il giorno 2 corrente mese (come erasi annunciato), presso l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia in Milano, per la fornitura di N. 200 carri da merci, hanno concorso le seguenti Ditte: — Cerimeda e Comp., Galopin Süe-Jacob e Comp.; Stabilimento di Pietrarsa; Fratelli Diatto; Miani Venturi e Comp.; e Grondona Felice.

Essendo risultato miglior offerente il signor Galopin e Compagnia, l'appalto venne al medesimo aggiudicato al prezzo di L. 3,800 per carro. (*Vedi Informazioni*).

X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Finalmente possiamo annunciare che col giorno 11 corr. verrà aperta al pubblico servizio la linea Pontebba-Tarvis, ed avrà quindi principio il servizio cumulativo italo-austriaco, via Pontebba.

Il concorso per l'appalto dei lavori della Stazione internazionale di Ventimiglia, di cui abbiamo più volte parlato, si è chiuso avantieri, e domani verranno aperte le relative schede. Parecchie sono le Ditte che presentarono le loro offerte, facendo il richiesto deposito di L. 50 mila.

Omai giova sperare che, essendo esaurite tutte le pratiche per la esecuzione dei suddetti lavori, non verrà frapposto alcun ritardo, appena sia approvata la seguita delibera.

Come abbiamo già avvertito, ieri si tenne appunto in Ventimiglia il convegno dei Capi-servizio dell'Amministrazione dell'Alta Italia coi delegati della Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo e della Dogana francese pei necessarii concerti di dettaglio nella costruzione della suddetta Stazione.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato di dar mano sollecitamente alle pratiche per la esecuzione delle opere d'ampliamento della Stazione d'Asti (fabbricato passeggeri, binarii, piano caricatore, ecc.), opere tanto reclamate dal commercio, specialmente enologico, e dal servizio ferroviario

La spesa è calcolata in L. 200,000 circa.

L'Amministrazione suddetta ha aggiudicato alla Ditta Galopin-Süe, Jacob e C. di Savona la già annunciata fornitura di 200 carri coperti, a due assi, con freno e garette, per trasporto merci, erbaggi, bestiame e derrate alimentari, e della portata di 12 tonnellate —, al prezzo di L. 3800 caduno. Al fornitore verranno somministrati, per cura dell'Amministrazione medesima, le molle di sospensione in acciaio colle rispettive staffe, le molle a spirale dei respintori e della trazione, e le ruote montate sulle loro sale, coi cerchioni a posto e pronte ad essere messe in opera.

Fu indetta una gara per la fornitura alle Ferrovie dell'Alta Italia di 20 mila tonnellate di carbone minuto inglese, stabilendo il giorno 21 and. per la presentazione delle schede, ed il 23 successivo per il loro dissuggellamento.

Sappiamo che la suddetta Amministrazione ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici anche i progetti definitivi per la costruzione della nuova Dogana centrale di Milano.

Scadendo col 31 dicembre p. v. il contratto in corso per l'esercizio del Caffè-ristorante annesso alla Stazione di Genova (P. P.), l'Amministrazione suddetta aprirà a giorni una gara per la concessione dell'affitto triennale del detto Caffè, a decorrere dal 1° gennaio 1880.

Ci scrivono da Roma che l'altrieri vi arrivò, di ritorno dal suo congedo, il comm. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate. Si trovavano alla Stazione al suo arrivo, oltre l'on. ministro Baccarini, varii capi-divisione, ingegneri e capi-servizio.

Il sig. Serra Carpi ha presentato all'Amministraziona delle Ferrovie dell' Alta Italia un nuovo apparato di sua invenzione per la trasmissione telegrafica in circostanze eccezionali.

L'apparato è assai semplice, e potrà riuscire di pratica utilità, permettendo a chiunque di trasmettere, coi caratteri del sistema Morse, senza avere nessuna conoscenza del tasto telegrafico.

Probabilmente verranno eseguite alcune esperienze del sistema dal sig. Serra Carpi, e allora si potrà conoscere quale utilità esso presenti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Commissione d'inchiesta — Mentre si attendono i ragguagli sulle sedute della Commissione d'inchiesta in Sicilia, riferiamo le seguenti notizie che ci recano alcuni giornali napoletani:

La sera del 28 settembre, la Commissione giungeva da Napoli a Foggia con treno ordinario. Fu ricevuta, con gli onori dovuti, dalle Autorità civili e militari.

Al mattino seguente, si riunì nella sala municipale; interrogò sul servizio ferroviario le Autorità locali e i privati, che invocarono modificazioni ed aumento dei carri per merci, e chiesero sia revocato l'annunciato trasferimento dell'Ufficio centrale di manutenzione da Foggia a Napoli.

La Commissione recossi, in seguito, a visitare le locali officine, mostrandosene soddisfattissima, e confermandosi nella convinzione che il materiale rotabile, che ivi si costruisce, può sostenere la concorrenza di quello proveniente dalle fabbriche estere.

Col treno diretto delle 4 pom., ripartiva per Bari, nuovamente ossequiata da tutte le Autorità.

— La *Riforma* pubblica poi il seguente dispaccio particolare da Catania, 4:

La Commissione d'inchiesta per le ferrovie è giunta ieri sera alle cinque.

Accolta, coi dovuti onori, alla Stazione dalle Autorità civili e militari, si è recata verso le nove dal Prefetto, presso il quale si diedero convegno molte notabilità del paese per rendere omaggio agli egregi suoi componenti.

Essa tiene seduta pubblica oggi, nell'aula consigliare del Palazzo di città.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Alla *Libertà* scrivono da Ronciglione, 30 settembre:

Nella sala comunale di Ronciglione, ebbe luogo ieri l'annunziata riunione dei proprietarii e rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della ferrovia Roma-Viterbo. La riunione riuscì numerosissima. V'intervennero, oltre ai principali cittadini di Ronciglione ed ai cospicui proprirtarii del circondario, più che 50 delegati dei Comuni, malgrado l'imperversare del tempo e le cattive condizioni della viabilità, che impedirono ai Comuni più lontani di accorrervi. Aderirono anche alla riunione, scusandosi della loro assenza, i signori principe Odescalchi, principe Del Drago, marchese Ferraioli, comm. Grispigni, deputato Zeppa e deputato Arbib, del quale fu letta una lettera, in cui esponeva opportuni apprezzamenti sullo stato della questione.

Il sig. Tecchi, ff. di Sindaco di Ronciglione, aprì la seduta, esponendo brevemente lo scopo della riunione, e proponendo che a presidente fosse scelto il senatore Cencelli, che era tra i presenti. L'Assemblea accolse unanimente tale proposta, e l'on. Cencelli prese posto al banco della presidenza; e dopo aver ringraziato, fece un riassunto dello stato della nostra questione ferroviaria, delineando i termini nei quali riteneva dovesse aggirarsi la discussione.

L'avv. Tommaso Tittoni ebbe per primo la parola, e pronunziò un applaudito discorso.

Egli concluse che, benchè avesse indicato le immense difficoltà che incontrava la costruzione di una linea a sezione ordinaria, pure riteneva non doversi lasciar nulla intentato, e sussidiariamente suggeriva lo studio di una ferrovia economica. Come conseguenza delle idee espresse, presentò il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea, deplorando che le condizioni fatte alla ferrovia Roma-Viterbo dalla legge 29 luglio 1879 non siano quelle a cui le dava diritto la sua importanza commerciale e militare;

« Considerando che ciò nonostante è dovere di tutti gli interessati di tentare di superare i gravi ostacoli che la legge frappone;

« Delibera di nominare una Commissione di sette membri, coll'incarico di fare, presso i Comuni interessati, la Provincia e il Governo, tutte le pratiche atte a facilitare la costruzione della ferrovia Roma-Viterbo, studiando anche se sia il caso di proporre sistemi più economici di costruzione e d'esercizio ».

Dopo breve discussione, il presidente mise ai voti l'ordine del giorno Tittoni, che fu approvato all'unanimità:

Quindi si procedette alla nomina della Commissione, che risultò così composta:

Avv. Tommaso Tittoni — Cav. Angelo Faccini — Pietro Signorelli — Avv. Francesco Biolchini — Don Ferdinando Del Drago — Conte Filippo Bennicelli — Principe Doria Pamphyli.

Tramway Roma-Tivoli — Leggiamo nella *Libertà* di ieri:

La Società dei tramways aveva, in questi giorni, fatto prolungare il binario entro l'Esedra di Piazza di Termini, per potere impiantare in quelle località una specie di Stazione. Si era già annunziato per i primi del mese corrente un nuovo servizio di *tramway* a cavalli fino alla Porta S. Lorenzo, quando un ordine del Municipio è venuto a sospendere l'annunciato servizio, anzi a vietarlo addirittura.

L'appaltatore dei lavori della piazza di Termini, dovendo cominciare i lavori della fognatura di questa piazza, si è opposto all'attuazione del prolungamento del binario entro l'Esedra, per cui la Società è stata, o sarà invitato a rimuovere il nuovo binario, o, se pure vorrà trasportare i viaggiatori colle vetture a cavalli, dovrà limitarsi a stabilire la nuova fermata nel piazzale di fronte alla Stazione centrale delle ferrovie. Intanto notiamo qui, per incidente le difficoltà e gli ostacoli che da tutte le parti si sono create contro l'iniziativa d'una Società privata, la quale in fine dei conti, non ha fatto che del bene alla nostra città, mettendola in comunicazione diretta con uno dei più favoriti ed interessanti Castelli romani.

Ferrovie Romane. — La Direzione avvisa che, a datare dal giorno 10 corr. la tariffa speciale n. 9, grande velocità, in vigore sulla Rete italiana, e la tariffa speciale A, vigente sulla Rete già pontificia, pel trasporto degli *Operaj-Contadini*, saranno soppresse.

Il trasporto dei *Contadini* per la campagna romana e le Maremme si effettuerà invece dal giorno suddetto coi treni omnibus e misti; ed in ciascun giorno dei mesi di maggio, giugno, settembre, ottobre, novembre e dicembre, le Stazioni di partenza, e dal 1° febbraio al 31 luglio le Stazioni di ritorno rilascieranno ai singoli contadini un biglietto di viaggio al prezzo di L. 0,0339 al chilometro.

Per ottenere questo biglietto, i contadini dovranno mu-

nirsi di un certificato, in doppia copia, del Sindaco del luogo ove risiedono, comprovante la loro qualità.

— Dal resoconto della seduta del 29 sett. della Camera di commercio di Roma rilevasi quanto segue:

Compilato dall'Amministrazione delle Ferrovie Romane un progetto per l'allacciamento, a mezzo di binarii, della Stazione di Roma con l'attigua nuova Dogana, la Camera nominava un suo rappresentante per intervenire ad una conferenza, all'oggetto di discutere il progetto in parola ed agevolarne l'eseguimento, ripetutamente da essa invocato nell'interesse del Commercio romano.

Da ultimo, allo scopo di rendere meno dispendioso il trasporto ferroviario di molte merci dirette alla Capitale, a richiesta del Comune di Civitavecchia, risolveva di patrocinare una istanza, con la quale il Comune stesso implora dal Governo, che l'applicazione della tariffa speciale n. 13 alle merci che partono da Livorno, a destinazione di Civitavecchia, di Roma e di Napoli, sia estesa anche alle merci che partono da Civitavecchia, a destidazione di Roma; e che nella rete delle Ferrovie Romane sia tolta la distinzione tra le linee ex-pontificie e le altre appartenenti ora tutte ad un solo Stato, all'effetto di unificare le rispettive tariffe.

Ferrovia Foggia-Manfredonia — Il Consiglio provinciale di Foggia, preoccupato delle condizioni infelici delle classi lavoratrici e della triste prospettiva dell'annata, ha deliberato, nella sua seduta del 21 settembre, all'unanimità, che si proceda alla costruzione della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia, anticipando al Governo tutta la somma, a mente della legge 29 luglio 1879 sulle nuove costruzioni. (*Vedi nostra Corrispondenza da Roma*).

Ferrovia Parma-Spezia — Il *Presente* di Parma scrive:

Sappiamo che, in seguito a sollecitazioni di molti deputati, l'on. Ministro dei lavori pubblici ha impartito nuovi e pressanti ordini, onde gli studii preparatorii procedano colla maggiore sollecitudine possibile; essendo irremovibile nel proposito, che i lavori di costruzione di questa linea incomincino coi primi di gennaio.

Ferrovia Bologna-Verona. — Il Consiglio provinciale di Bologna ha approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio provinciale delibera:

« 1° Che sia fatto uno studio particolareggiato della ferrovia da Bologna a Verona per S. Giovanni in Persiceto ed Isola della Scala, con avvertenza che la costruzione debba farsi come linea d'interesse nazionale;

« Che questo studio debba essere presentato al Consiglio nel termine del mese di marzo 1880;

« Che, per ottenere la preferenza, la Deputazione sia autorizzata a promettere sin d'ora il concorso del decimo sopra la quota assegnata, conforme all'articolo 15 della legge 29 luglio 1879;

« Che la Deputazione stessa sia autorizzata a consultare le Provincie e i Comuni interessati sul contributo loro alla costruzione di detta linea.

« 2° Che sia fatto uno studio particolareggiato di una ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore, coll'avvertenza che la costruzione debba farsi come linea strettamente economica e d'interesse locale;

« Che questo studio sia presentato al Consiglio nel termine medesimo;

« Che la Deputazione faccia istanza al Governo, perchè detta linea sia compresa nei 1530 chilometri, di che all'art. 10 della legge 29 luglio 1879.

« 3° Che, per fornire la spesa necessaria a questi studii, la Deputazione sia autorizzata a fare uno storno nel bilancio 1880 su quella categoria che crederà più opportuna, salvo a reintegrare il fondo nel bilancio 1881 ».

Tramway di Firenze. — Il 20 corrente si adunerà il Consiglio provinciale per discutere il Capitolato e il modo di concessione delle diverse linee di *tramways*, già state domandate per diverse parti del territorio della provincia.

La Giunta municipale ha poi nominato una Commissione, composta degli assessori principe Don Tommaso Corsini, cav. Feri e consigliere Pistoi, all'effetto di studiare, insieme a quella eletta dalla Deputazione provinciale, le questioni che si riferiscono alle domande di ferrovie a cavalli, in tali concessioni esistendo un interesse promiscuo fra il Comune e la Provincia.

Tramway Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò — Sabbato scorso si eseguì il collaudo, da parte dell'Ufficio centrale provinciale di Milano, di una parte di questo nuovo *tramway*. La corsa di prova riescì felicemente: arrivava fino a Casatenovo, dove un'eletta di signori attendeva a festeggiare la vaporiera.

Oltre al Consiglio d'amministrazione della Società, dell'ing.-capo provinciale cav. Lavezzari, del deputato cav. ing. Bianchi, vi assisteva il ff. di Commissario regio ing. G Sartori.

Nessun rimarco venne fatto, e sperasi di potere nella corrente settimana attivare il regolare servizio fino a Casatenovo.

Domenica intanto si aprì il primo tronco da Monza ad Arcore: il concorso fu straordinario, ad onta che l'apertura dell'esercizio al pubblico non fosse stata preavvisata.

Si fecero felicemente cinque corse ascendenti e cinque discendenti, partendosi da Monza alle ore 6.45 — 10.25 — 2.15 — 4.10 e 6 — e da Arcore alle 7.45 — 11 30 — 3 12 e 5 e 7.

Questo orario continuerà fino a nuovo avviso.

Tramway Brescia-Mantova — Scrivono da Brescia alla *Gazzetta di Mantova*:

Possono ormai considerarsi come vinte e superate le più serie difficoltà, che potevano opporsi alla costruzione della linea di *tramway* a trazione meccanica, progettata dall'ing. Horwath, tra Brescia e Mantova.

Avendo il concessionario fatto tutto quanto la Provincia esigette da lui, questo si è assunta la regolarizzazione delle strade: dopo di che, i lavori comincieranno.

Passata la batosta delle inondazioni — aggiunge la *Gazzetta di Mantova* — anche la nostra Provincia, crediamo, prenderà la cosa in seria considerazione.

Tramway Acqui-Cortemilia. — Scrivono da Acqui alla *Gazzetta del Popolo*, del 5:

Da alcuni giorni, ingegneri attendono alacremente agli studii per un *tramway* da Acqui a Cortemilia.

Questa linea, d'una percorrenza di chilom. 35, passerebbe par quattro capi-luoghi di mandamento, Acqui, Bistagno, Bubbio, Cortemilia, e servirebbe a quel di Roccaverano in buona parte per il suo versante di ponente; per conseguenza, i paesi interessati sono ben 38, con una popolazione complessiva di 51,485 abitanti.

Ad eccezione dei festivi, ogni giorno della settimana vede l'esercizio di un mercato in un capo-luogo di mandamento, oltre le molte fiere estive ne' varii paesi, chè tutti ne possedono una, e chi due e più; onde un vivo bisogno di economico e spedito mezzo di trasporto delle persone, che in copia vi accorrono per il minuto commercio.

Non meno sentito è il bisogno del trasporto dei prodotti agricoli, che lungo sarebbe l'enumerare per capi e declinare per quantità.

Chi scrive non è in grado di fornire, come volontieri lo farebbe, una statistica per servire di criterio a giudicare la convenienza della guido-via in discorso; ma nutre piena convinzione che, ad esempio delle ferrovie transitanti per paesi agricoli, il *tramway* Acqui-Cortemilia farà buoni affari.

Tramways Vercellesi. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 12 settembre p. p., controfirmato dai ministri Cairoli e Varè, con cui la Società per l'esercizio dei *tramways* Vercelli-Trino e Vercelli-Gattinara, sedente in Vercelli col titolo di *Società dei Tramways Vercellesi*, e col capitale nominale di L. 3,000,000, diviso in 6000 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Attentati ferroviarii. — Il *Corriere delle Marche*, di Ancona, reca le seguenti ulteriori notizie sul disastro ferroviario avvenuto fra Crucoli e Cirò:

La linea continua ad essere interrotta, e nemmeno è attivato il trasbordo. Fu relativamente una fortuna l'abbassamento d'un lato della strada, sicchè la locomotiva, il tender, 4 vagoni-merci e il bagagliaio si rovesciarono. Altrimenti il treno avrebbe continuato a correre, e si sarebbe precipitato nel torrente, perchè parte del ponte già era caduta.

Il macchinista, veduto che la macchina improvvisamente pendeva da un lato e stava per trabalzare, fece un salto per isfuggire al pericolo imminente. Ma saltò appunto da quel lato da cui la macchina pendeva, e questa, rovesciandosi, lo prese sotto. Il macchinista fu estratto di là dopo 4 ore, ancora vivo, ma in uno stato orribile, anche perchè il vapore, sfuggendo, lo aveva scottato. Morì nel mentre lo portavano all'Ospedale. I 4 carri-merci, che seguivano, furono letteralmente sfracellati: divennero un mucchio di assi. È agevole pensare quante vittime, se fossero stati invece di vagoni viaggiatori! Come dicemmo, fra i viaggiatori solo qualcuno ebbe contusioni di poco conto.

Anche gli altri 4 del personale, che furono feriti, non sono in uno stato grave.

— Il *Bersagliere*, del 2, dice:

Sappiamo che la notte scorsa, cinque malfattori armati hanno tentato d'impadronirsi della Stazione di Riardo, posta sulla linea da Napoli a Roma.

Il colpo fu tentato un'ora prima dell'arrivo del treno, che parte da Napoli alle 9 di sera, e fu sventato dalla resistenza del Capo-Stazione e di due facchini, i quali misero in fuga i malfattori.

Col treno arrivato dopo un'ora a Riardo, viaggiava il Ministro dei lavori pubblici, giunto a Roma stamane.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — La *Gazzetta Ticinese* del 2 scrive:

Nella sua ultima riunione, il Consiglio d'amministrazione della Società del Gottardo, oltre ad aver deliberata la costruzione della linea del Monteceneri ai signori Comboni e Feltrinelli di Milano, ha pure approvato la delibera dell'appalto per la costruzione del tronco Immensee-Brunnen, già fatto dalla Direzione agli impresarii signori Link (Stoccarda), Seeger e Bossard, con un ribasso del 15, rispettivamente 17 0\|0, sui prezzi d'appalto. Per tal modo, il ribasso ottenuto sulla linea del Monteceneri è di fr. 1,580,000, quello sul tronco Immensee-Brunnen fr. 240,000, rispettivamente fr. 476,000. Inoltre ha approvato anche da parte sua la rappresentanza del signor C. Bossi, quale incaricato della continuazione della costruzione del gran tunnel del Gottardo per conto degli eredi di Favre.

Colla nomina del signor barone Edoardo von Oppenheim, avvenuta in questa adunanza, il Consiglio d' amministrazione conta in oggi 28 membri. La nomina del membro italiano ancora mancante venne, sul desiderio dei delegati italiani, aggiornata.

— Intorno ai lavori che sono attualmente eseguiti lungo la valle Leventina per la costruzione della rampa meridionale d'accesso al tunnel del Gottardo, la *Gazz. Ticin.*, del 6, ha le seguenti notizie:

Come è noto, la linea da Biasca ad Airolo venne deliberata dalla Società del Gottardo in appalto ai signori Marsaglia e Comp. Però i lavori sono eseguiti solo in parte direttamente dalla ditta Marsaglia e Comp, l'altra parte essendo stata data in subappalto ad altri impresarii. Tutti i lavori della linea sono però eseguiti sotto la sorveglianza di ingegneri dell'Impresa appaltatrice generale.

Da Biasca a Bodio, la costruzione venne subappaltata ai signori Passi, Grimaldi e Comp.; il lotto dei Sassi Grossi presso Bodio venne assunto dai signori Galliano e Ramelli; dai Sassi Grossi fino alla cappella di San Pellegrino, dai signori ing. Demicheli, Brusa e Comp. In quest'ultimo lotto sarà costrutto il primo ponte sul Ticino, lungo 500 metri, in avanti del villaggio di Giornico.

La linea da Biasca fino ai Sassi Grossi corre sulla destra dell'attuale strada cantonale del Gottardo; presso i Sassi Grossi passa a sinistra, costeggia le falde del monte fin presso Giornico, per poi passare il fiume Ticino e correre l'altra sponda del fiume fino alla cappella di S. Pellegrino, dove s'incontra il secondo ponte sul Ticino e la prima galleria a spirale della Biaschina. La via assume quivi un aspetto pittoresco, affatto eccezionale. Il tracciato sale rapidamente in alto, mediante parecchie gallerie, che sembrano sovrapposte le une alle altre; eppure la linea non avrà che una pendenza del 26 per mille.

Alla Biaschina si lavora attualmente a cinque imbocchi di tunnel. Per ora il lavoro procede a mano, ma ben presto saranno posti in attività i compressori, che attualmente si dispongono nella Biaschina, sotto la direzione del sig. colonnello Ott di Berna.

I salarii degli operaj lungo la linea della Leventina non sono molto alti, e ciò a causa principalmente della grande affluenza degli operaj. In media, la giornata dell'operaio all'aperto è di fr. 2 20 a fr. 2.80; quella degli operaj nei tunnel, di fr. 3.60. Da queste cifre devesi poi dedurre ancora il 2 per cento, che gli impresarii trattengono all'operaio per la Cassa di ospedale e degli ammalati.

Secondo ogni probabilità, per il mese di dicembre 1880 i convogli ferroviarii potranno essere spinti fino a Giornico, e si spera che per la fine del 1881 o per il principio del 1882 la linea sarà compiuta da Chiasso a Lucerna.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 33, dal lato di Airolo di m. 26; in totale metri 59, cioè metri 8.45 in media giornaliera.

Restano ancora da perforare m. 858.

Ferrovie svizzere — Il Tribunale federale ha definitivamente pronunciato la delibera della ferrovia Nazionale al Comitato intercantonale per la somma di fr. 4,410,000. Il Granducato di Baden ha annuito alla concessione al detto Comitato.

— Gli statuti della Società per azioni nuovamente fondata per la ferrovia Rigi-Kaltbad-Scheidegg, accettati il 28 luglio p. p., furono ratificati dal Consiglio federale nella seduta del 30 settembre p. p.. Contemporaneamente venne raccomandato ai Consigli legislativi di accordare il trapasso della concessione, in origine data ai signori Riggenbach e Comp., più tardi passata alla Regina-Montium ed alla Società dell'esercizio dell'albergo dei Rigi, ed infine a questa nuova Società.

Tramway Lugano-Luino — Scrivono da Lugano alla *Libertà* di Locarno:

Mi affretto a prevenirvi che dalla Banca della Svizzera Italiana, per conto di una Società da costituirsi, venne inoltrata al Consiglio federale una domanda di concessione per un *tramway* a vapore Lugano-Ponte Tresa-Luino, in ossequio alla legge federale 23 dicembre 1872 sulle costruzioni ferroviarie. Tale domanda verrà, a suo tempo, seguita da quella all'Autorità italiana, per quanto concerne il percorso sul territorio del finitimo Regno.

Dagli studii sin qui fatti emerse abbastanza chiaramente che, nel mentre una regolare linea ferroviaria non troverebbe abbastanza alimento per costituire una rendita anche piccolissima, un *tramway* a sistema economico avrebbe invece sufficiente campo per dare soddisfacenti risultati. Ora che la gran linea internazionale è assicurata, unitamente alla linea Giubiasco-Lugano, il bisogno di maggior facilità di comunicazione tra i laghi Maggiore e Ceresio si rende vieppiù sentito, sia per riguardo allo scambio commerciale, sia per riguardo ai numerosi forestieri, che, principalmente nella stagione estiva, frequentano questo tratto di strada.

L'opera non può quindi che tornare convenientemente vantaggiosa sotto tutti i rapporti, principalmente a quella bella parte del Cantone che sarà percorsa dal *tramway*; e dal canto nostro le auguriamo la più pronta e proficua riuscita

Traforo del Monte Bianco — Scrivono da Aosta, 5, al *Risorgimento:*

Questa mattina giunsero in questa città i signori ingegneri Moron e Quartery, coll'incarico dal Governo della Repubblica francese di studiare, in base al progetto di Ernesto Stamm, la convenienza di un traforo a traverso il Monte Bianco, a preferenza del Sempione. Dicesi che il Governo francese attenda l'esito di tali studii e la relazione dei due delegati per pronunziarsi definitivamente sulla scelta del monte da perforare. I due sullodati ingegneri conferirono col canonico Berard e coll'ingegnere Chabloz e con altre persone tecniche.

Ferrovia Tarvis-Pontafel — Le trattative fra il Governo austriaco e l'italiano per la ferrovia della Pontebba riuscirono finalmente ad un perfetto accordo, ed il rispettivo trattato fu firmato il 2 corrente a Vienna dal Ministro del commercio austriaco e dall'ambasciatore italiano conte Robilant.

Questo trattato (dice l'*Oss. Triestino*) non differisce che in pochi punti da quei soliti relativi a congiunzioni ferroviarie. La maggior difficoltà si riferiva alla questione della tariffa. Il Governo italiano domandava che le poste della tariffa per Trieste dovessero essere allo stesso livello di quelle ger Venezia, ciò che avrebbe corrisposto ad una derogazione della tariffa differenziale. Non riuscendo ad un accordo su questo punto, lo si è lasciato cadere, ed il trattato non lo contempla affatto. Quanto al trattamento daziario, la Convenzione stabilisce che, cessato a Pontafel da parte austriaca, rientra nelle attribuzioni del Governo italiano a Pontebba. Contemporaneamente venne anche regolato il trattamento doganale negli altri punti di congiunzione.

In Ala resta come prima, ma nel movimento oltre Cormons è tenuto fermo il trattamento doganale separato. Così è finalmente rimossa ogni difficoltà pel movimento internazionale diretto oltre la Pontebba, e questa potrà entrare quanto prima in esercizio.

— In seguito al suddetto trattato, per l'11 corrente avrà luogo l'apertura della ferrovia Tarvis-Pontafel, ma provvisoriamente sino alla Stazione di confine in Pontafel. (Vedi notizie posteriori nelle nostre *Informazioni*).

Ecco l'itinerario provvisorio fissato per detto tronco:

È aperto l'esercizio dell'i. r. Ferrovia di Stato Tarvis-Pontafel, colle Stazioni di Saifnitz, Uggovitz, Lussnitz-Malborghetto, e Pontafel per il movimento generale passeggieri e bagagli, e trasporto merci a grande e piccola velocità; nonchè con le fermate a Tarvis superiore e Malborghetto, per il trasporto passeggieri e bagagli.

La congiunzione in Tarvis ai treni dell'i. r. priv. Ferrovia Principe ereditario Rodolfo, segue giusta il seguente itinerario: Nella direzione Tarvis-Pontafel: partenza da Tarvis alle ore 11 di notte; arrivo a Pontafel alle 12.30 di notte; partenza alle ore 11.40 ant., arrivo alle 12.45 pomeridiane.

Da Pontafel a Tarvis: partenza da Pontafel alle ore 5.40 di mattina, arrivo a Tarvis alle 7.10 mattina; partenza alle 3.5 pom., arrivo alle 4.10 pom.

Ferrovie dalmate. — L'*Avvenire* di Spalato annunzia l'arrivo di ingegneri per gli studii preliminari della ferrovia Spalato-Mostar, e manifesta la speranza che Spalato possa esser presto congiunta alle linee ferroviarie, che il Governo austro-ungarico sta costruendo in Bosnia, e che andranno a finire a Salonicco. Così Spalato, secondo l'*Avvenire*, diverrebbe lo scalo della Bosnia sull'Adriatico; sarebbe direttamente congiunto coll'Egeo, ed acquisterebbe un'importanza commerciale. A Spalato sperano che, in previsione di questo avvenire, la linea Ancona-Zara possa venire estesa a quel porto.

Ferrovie in Bosnia — Dieci ingegneri dell'Impresa costruttrice «Hügel e Sager» ricevettero l'ordine di partire per la Bosnia pel tracciamento del tronco Zenetza-Serajevo. I rispettivi lavori dovranno compiersi sollecitamente, perchè il Ministro della guerra vuol essere in brevissimo tempo in possesso dei piani, desiderando che il progetto sia in perfetto ordine anche nei suoi dettagli, prima della prossima sessione delle Delegazioni, onde queste approvino la necessaria spesa.

Ferrovia dell'Arlberg. — La questione dell'esecuzione di questa importantissima linea ferroviaria per le comunicazioni fra la Svizzera e l'Austria, non è lasciata in riposo, come dicevasi. Infatti, si annuncia che a giorni si radunerà a Vienna, sotto la presidenza del Ministro austriaco del commercio, una Commissione speciale di tecnici, la quale dovrà emettere un parere sulla costruzione della ferrovia dell'Arlberg. Fra i membri chiamati a far parte di questa Commissione, figura anche il signor Hellwag, già ingegnere in capo della Ferrovia del Gottardo.

Ferrovie dell'Alsazia-Lorena — Ecco alcuni ragguagli relativi alle ferrovie costruite dalla Germania nell'Alsazia-Lorena:

Le ferrovie dell'Impero nell'Alsazia-Lorena hanno attualmente 1123 chil. in esercizio, di cui 534 a doppio binario. Queste linee rappresentano un capitale di 394,519,810 marchi.

I prodotti, dal mese di aprile a tutto luglio 1879, ascesero a 10,579,900 marchi. Nel solo mese di luglio, codeste ferrovie hanno trasportato 760,500 persone e 415,000 tonn. di merci, con un prodotto di 2,683,000 marchi.

La ferrovia Guglielmo-Lussemburgo ha 170 chil. in esercizio, di cui 20 a doppio binario.

Ferrovie nell'Africa centrale. — In questi giorni si tenne a Bruxelles il Congresso di geografia commerciale, nel palazzo delle Accademie, sotto la presidenza del generale Liagre, ministro della guerra, che pronunciò il discorso d'inaugurazione.

Nella sua seduta plenaria, il Congresso esaminò la questione della opportunità della creazione di strade ferrate, che rileghino il littorale settentrionale dell'Africa col centro. Questa questione fu dottamente appoggiata dal sig. Trotabas, presidente della Società geografica d'Orano. Nessun intervento ufficiale: tutto per iniziativa privata. La Francia farà da sè.

Tutta la popolazione conta sull'appoggio morale dei dotti riuniti in Congresso.

È per questa ragione che il sig. Gazean di Vantibault spiega come, di fronte agli sforzi tentati dall'Inghilterra e dalla Germania sulle coste occidentale ed orientale, havvi luogo di creare per la Francia ed il Belgio dei nuovi sbocchi in quell'immenso e misterioso continente, per mezzo di strade ferrate transahariane.

Questo voto venne approvato.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma — Leggesi nella *Libertà* del 6 corrente:

Col ritorno dell'on. Cairoli, tra il Municipio ed il Ministero si firmerà una nuova Convenzione relativamente al concorso governativo pei grandi lavori di Roma. Il Ministero unirà alla Convenzione uno speciale progetto di legge da sottoporsi all'esame del Parlamento. La Convenzione però, prima d'essere presentata alla Camera, sarà discussa ed approvata dal Consiglio comunale. All'apertura quindi della nuova sessione, il Consiglio dovrà occuparsi subito di questo argomento; poichè dalla soluzione di tale questione dipende la formazione del bilancio preventivo. Se il concorso governativo sarà concesso, si comincieranno anche nell'inverno alcuni grandi lavori, compresi nell'elenco che fa seguito alla Convenzione; se invece sarà negato, il bilancio preventivo del 1880 non conterrà che le spese per la parte ordinaria, e pochissimi articoli nella parte straordinaria. Sarà molto se questo bilancio giungerà ai 20 milioni, non potendo il Municipio impegnarsi in alcun lavoro straordinario.

— Abbiamo visitato ieri i nuovi dormitorii municipali, fatti costruire dal Municipio in via Labicana.

Sono vasti locali, assai bene esposti ed aereati, capaci di contenere circa 400 persone.

Sono provveduti d'acqua, di luce, di aria e di molta paglia. Quello per gli uomini si trova al piano terreno, quello delle donne al primo piano.

I dormitorii si aprono all'*Ave Maria*, e restano aperti tutta la notte, e si chiudono alle 7 del mattino.

Si è pensato anche a costruire un forno, nel quale si brucia la paglia sudicia, la quale viene sostituita, ad intervalli stabiliti, dalla nuova. Ogni dormitorio ha le sue guardie ed i suoi custodi.

Il merito d'aver riordinato i dormitorii municipali spetta all'assessore Sansoni.

Lavori edilizii di Milano — Leggiamo nel *Sole*: Ci vien riferito che nella p. v. sessione ordinaria del Consiglio comunale sarà portata in discussione l'apertura della nuova Porta sull'asse della via Alessandro Volta, la quale, oltre al dare incremento edile al popoloso quartiere di Porta Garibaldi, è reclamatissima quale sfogo alle Porte Garibaldi e Tenaglia, il cui viavai di carri e carrozze, anche pel vicino Scalo-merci ferroviario, è straordinario e di pericolo ai pedoni, e lo sarebbe ancor più colla istituzione della Dogana unica in via Melchiorre Gioia. Si sa come nel progetto compilato dall'egregio ing. Beruto dell'Ufficio tecnico civico, coll'apertura della nuova Porta non vengono menomamente danneggiate le vecchie e folte piante del bastione Garibaldi.

— Dicesi che quanto prima il signor Paolo Sala, capomastro, stia per proporre al nostro Municipio un nuovo sistema di selciatura della città. Egli si assumerebbe di selciare in granito di Baveno lo stradale da Milano a Loreto, in via di esperimento.

Parlasi pure di un nuovo progetto di sistemazione della facciata del Palazzo di città, verso il teatro della Scala, che sarà presentato al Municipio da un giovane architetto di Napoli.

Lavori del Tevere. — Dal 2 al 17 corr. rimarrà depositato presso la segreteria del Municipio di Roma il piano particolareggiato di esecuzione, compilato dall'Ufficio tecnico speciale per la sistemazione del Tevere, e superiormente approvato per lo sgombero dei ruderi dell'alveo di esso Tevere; il quale sgombero dovrà eseguirsi nella località del ponte Sublicio in Roma, in dipendenza della legge 6 luglio 1875, con cui furono dichiarate di pubblica utilità le opere necessarie a preservare la città di Roma dalle massime piene del Tevere.

Per l'esecuzione di esso piano, occorrerà procedere alla espropriazione definitiva della casa, già temporaneamente occupata, giusta il decreto prefettizio del 17 luglio ultimo scorso, sita in via Marmorata, ai civici numeri 34, 34*a* e 34*b*, di proprietà del sig. Augusto Dall'Aquila

Strade provinciali — Con R. Decreto del 31 agosto scorso (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), è modificato l'elenco delle strade provinciali di Siena, per quanto riguarda la provinciale Cassia-Aurelia, sostituendosi al tronco da Sortiano a S. Casciano dei Bagni quello da Chiusi per Cetona a San Casciano dei Bagni.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 12 settembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per operazioni di credito, sedente in Savigliano prov. di Cuneo) col titolo di *Banca popolare agricola commerciale*, e colla durata di anni 30 decorrendi dal 14 gennaio 1872; portando il detto capitale da L. 120,000, diviso in 2400 azioni da L. 50 ciascuna, a L. 250,000, diviso in 2500 azioni da L. 100 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Ufficii postali. — Dal 1° ottobre corr. vennero aperti i seguenti nuovi Uffizii postali di 2.a classe:

Castelleone di Suasa (prov. di Ancona); Cavezzo (prov. di Modena); Guardavalle (prov. di Catanzaro); Morciano di Romagna (prov. di Forlì); Ortovero (prov. di Genova); Scoppito (provincia di Aquila).

Ufficii telegrafici. — Il 16 settembre p. p., in Bardolino (prov. di Verona) e il 17 in Felonica (prov. di Mantova), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 20 detto mese, in Bonizzo (prov. di Mantova) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, che rimarrà aperto durante i lavori di arginatura del Po; ed il 21 in Campiglia Cervo (prov. di Novara) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna annunzia:

1° Che è ristabilita la linea dell'Amour. I telegrammi pel Giappone riprendono quindi il loro istradamento normale.

2° Che nell'isola di Cipro sono stati aperti gli Ufficii di Bapho, Famagousta, Kyrenia, Limassol, Nicosia e Platris (Troodos), quest'ultimo soltanto per la stagione estiva. Ai detti Ufficii si applicano le stesse tasse di Larnaca.

Tariffe telegrafiche internazionali — Il *Temps*, annunziando che il Governo francese è in trattative coll'Inghilterra, coll'Italia, col Belgio, colla Spagna e colla Svizzera, per ottenere il ribasso delle tariffe internazionali telegrafiche, assicura che coll'Italia, sebbene non sia ancora firmata la Convenzione, l'accordo è già stabilito sulla base di 25 centesimi per parola, senza minimo obbligatorio nel numero delle parole. Ora i dispacci fra l'Italia e la Francia costano 6 lire ogni 20 parole, e il dispaccio non può aver meno di 20 parole.

Concorso pel Dizionario tecnico. — Nella seduta generale del 3 corr. del Congresso degli ingegneri è stato letto il verdetto sul concorso pel Dizionario tecnico, e sono state assegnate duemila lire al Collegie degli ingegneri di Firenze. Ecco la deliberazione approvata dal Congresso:

« La Commissione, presi in esame i due saggi di un Dizionario tecnico dell'architetto, dell'ingegnere civile ed agronomo, presentati al concorso; avuto presente il programma, e dopo discussione resultante dal processo verbale,

« Delibera:

« 1° Il saggio presentato dal sig. Gaetano Miozzo di Treviso, non corrispondendo alle richieste del programma, non può esser preso in considerazione per l'assegnazione del premio

« 2° Il saggio presentato dal Collegio degli architetti ed ingegneri di Firenze corrisponde agli articoli del programma, meno che in quella parte dell'art. V che si riferisce ai disegni. Per questo motivo, la Commissione è dolente di non potergli aggiudicare il premio; ma, in vista della serietà del lavoro, e come incoraggiamento alla sua prosecuzione e compimento, conforme ai suggerimenti indicati nel processo verbale, propone che sia assegnata al detto Collegio la metà dell'importo del premio in lire duemila.

« In ultimo, raccomanda al Governo d'incoraggiare ed aiutare, coi mezzi di cui può disporre, il compimento di quest'opera, diretta a soddisfare un bisogno universalmente sentito. — Approvato all'unanimità dei presenti, essendosi astenuto il prof. Felice Francolini.

« Fatto a Firenze, il 19 settembre 1879.

« Alessandro Betocchi, Camillo Boito, Emilio Bignami Sormani, Angiolo Vegni, Giovanni Pini, segretario ».

Pubblicazioni. — Dal sig. ing. Giuseppe Ferri ci venne gentilmente trasmesso, in questi giorni, un suo opuscolo, intitolato: *Considerazioni e studii sulle rotte dei fiumi in generale, ma principalmente su quelle della Valle Padana, e modo di impedirle per sempre* (Lucerna, tip. Bucher, 1879).

Noi non possiamo entrare nel merito della grave questione di cui si tratta; ma ci pare che, per l'importanza ed attualità dell'argomento, e pel modo stesso con cui esso

è svolto, lo scritto dell'ing. Ferri meriti di esser preso in considerazione dagli uomini competenti nella materia, per farne soggetto di discussione e di studio.

Sappiamo che il ministro Baccarini accolse di buon grado l'opuscolo stesso; laonde spetterà a quell'eminente idraulico il pronunciare il suo autorevole giudizio.

— La *Gazz. Illustrata*, che esce a Milano dalla Casa Treves, cominciò col 1° ottobre corr. la pubblicazione d'un nuovissimo racconto di *Emilio Zola*, intitolato: *Nantas*. Questo racconto, uscito testè nelle appendici di un giornale francese, non è comparso in volume neppure a Parigi, e la Casa Treves ne ha ottenuto il diritto di traduzione in italiano.

Giacchè parliamo della *Gazzetta Illustrata*, ci piace aggiungere che questo giornale ha preso negli ultimi tempi uno slancio vigoroso, anche dalla parte del testo. Con una idea ingegnosa, esso pubblica in ogni numero settimanale i migliori articoli d'illustri italiani e stranieri su svariati e brillanti argomenti, e le più belle, le più splendide pagine dei libri che escono quotidianamente in luce. Furono dati, negli ultimi numeri, scritti di Ruggiero Bonghi, di Vittorio Bersezio, di Angelo De-Gubernatis; fu pubblicato pure un articolo sull'Epistolario dell'Aleardi, articolo dovuto a Rocco De Zerbi; — un saggio critico di De Sanctis sull'ideale dello Zola: due scrittori, due nomi, sempre di moda; — ed una stupenda pagina del principe dei critici francesi, il Taine, tratta dalla sua recente Storia della Rivoluzione francese. Questa *Gazzetta* riesce quindi una preziosa antologia contemporanea, un florilegio di letture, che per otto lire l'anno fornisce la materia di molti volumi.

Consolidato 5 0|0. — La Direzione generale del Tesoro ha pubblicato il seguente avviso:

Per le considerazioni medesime che consigliarono nei precedenti semestri l'anticipato pagamento nel Regno delle cedole al portatore del Consolidato 5 0|0, il Ministro ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto Consolidato per il semestre scadente al 1° gennaio 1880 abbia *a cominciare dal giorno* 6 *del mese di ottobre corrente.*

Obbligazioni dell'Asse Ecclesiastico. — La *Gazz. Uff.* del 30 settembre p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 26 mese stesso controfirmato dal Ministro delle finanze, Grimaldi:

Art. 1. È sospesa, fino a contraria disposizione, l'alienazione delle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico, emesse in virtù del R. Decreto 14 agosto 1870, n. 5794, in esecuzione della legge 11 stesso mese n. 5784.

Art. 2. Durante la sospensione, di cui all'articolo precedente, i compratori dei beni ecclesiastici e ademprivili, che si trovassero sprovvisti di Obbligazioni ecclesiastiche per eseguire i pagamenti delle rate di prezzo dei beni acquistati, sono autorizzati a farli per intiero in moneta legale, sotto deduzione del 15 per cento sulle somme che avrebbero potuto versare in Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico computate a valore nominale.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, e avrà effetto dal 1.o ottobre 1879.

Navigazione adriatica colle Indie. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia*, del 28 settembre:

Annunziamo con molta soddisfazione che venne dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze firmato col cav. Alessandro Malcolm, quale rappresentante la *Compagnia Peninsulare e Orientale*, il contratto preliminare per la prolungazione della Convenzione per il servizio di navigazione fra Venezia, l'Egitto e le Indie per altri cinque anni, e più per tre altri successivi, condizionati solo alla mancanza di disdetta sei mesi prima.

Non manca che la firma materiale del presidente del Consiglio e Ministro del commercio, che ha già però approvata la prolungazione del contratto, e l'approvazione da parte del Parlamento, la quale verrà indubbiamente impartita, essendo la Convenzione favorevole a Venezia ed all'Italia.

Locomotive stradali. — Il Governo inglese ha deciso di mandare al Capo un certo numero di locomotive stradali, per surrogare, in quanto è possibile, i cavalli nel servizio del treno. Questa misura sarà applicata a tutte le Colonie, dove potrà scoppiare la guerra, e le condizioni climateriche non fossero favorevoli ai cavalli.

Dopo le prove soddisfacenti (dice la *Gazz. d'Italia*) fatte in Russia con le medesime macchine, ora è l'Inghilterra che, contentandosi dei risultati ottenuti in altri paesi, ed anche da noi, ne fa un'applicazione su vasta scala in campagna guerreggiata.

L'idea di servirsi delle locomotive stradali ad uso di guerra si può dire che sia nata in Italia; ma, come avviene assai sovente, essa si è fermata per istrada, od almeno ha camminato poco. Fin dal 1873, allorquando nessun esercito pensava ancora ad introdurre le locomotive stradali nel suo servizio, noi avevamo già fatte le esperienze necessarie a provarne l'utilità, ed ottenuti dalle Camere i fondi per provvederne una sessantina. Oggi, dopo sei anni, a che punto ne siamo? Le 60 locomotive non sono provviste, e siamo tornati al periodo delle esperienze, per vedere se vi sia convenienza servirsene, mentre Francia, Russia ed Inghilterra hanno saltato il fosso, ed adoperano le locomotive stradali con soddisfazione.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Tariffe Italo-Germaniche ed Italo-Austriache

Le Strade ferrate Lodovico-Assiana e Renane, avendo denunciato, per la parte che rispettivamente le riguarda, le attuali Tariffe Italo-Germaniche pel 1° gennaio 1880, questa Amministrazione è stata superiormente autorizzata a denunciare, a sua volta, tutte esse Tariffe ed a trattare colle suddette e colle altre Amministrazioni estere interessate, affinchè colla stessa data del 1° gennaio 1880 sieno poste in vigore nuove Tariffe Italo-Germaniche, le quali corrispondano, per il percorso di queste Linee, alle Tariffe interne del 16 febbraio 1872.

Di ciò informando fin da ora il pubblico, soggiungesi che consimili trattative (oltre a quelle fra i rispettivi Governi intorno al servizio diretto da attuarsi per il nuovo transito della Pontebba) pendono fra le Strade ferrate Austriache e queste dell'Alta Italia per la creazione delle Tariffe Italo-Austriache, via Pontebba, e la riforma di quelle attuali, via Cormons e via Peri; le une e le altre rispetto al percorso di queste Linee, in corrispondenza delle citate Tariffe interne del 16 febbraio 1872.

Con ulteriori avvisi saranno indicate, in uno ai prezzi di tutte le accennate nuove Tariffe internazionali, le date alle quali saranno esse vendibili al pubblico e verranno poste in vigore.

Milano, 26 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, i titoli ferroviarii si sentirono mossi a togliersi dall'inazione, approfittando del buon vento che spirava alla Borsa. Le Azioni della Società delle Meridionali toccarono il prezzo di 410 per ottobre: oscillarono poi tra questo prezzo a quello di 409, poi presero l'aire, e raggiunsero il 416.

Sostenute le Obbligazioni relative a 290.25 e 281 ex-coupon. I Boni invariati sul 595. — Stazionarie le Sarde, serie A, a 290 ed a 292 ex-coupon: la serie B, a 295. Le Sarde nuove toccarono il 276 e il 269.75 ex-coupon.

Le Ferrovie Romane s'aggirarono sul 131.50. L'Alta Italia ben tenute a 297.50; le Pontebbane a 438; le Ferrovie Centrali Toscane a 455.

A Parigi, con mercato languido, le Lombarde trattate a 186 circa; le Obbligazioni a 263. Le Vittorio Emanuele a 275; le Azioni Ferrovie Romane a 117; le Obbligazioni a 311.

ESTRAZIONI

Prestito della Città di Milano 1854 — 19ª estrazione del 1° ottobre 1879.

	9	48	95	118	170	187	250	256
256	365	398	437	447	532	716	834	893
906	932	957	1002	1007	1017	1030	1052	1066
1150	1175	1211	1242	1269	1286	1340	1377	1400
1415	1465	1513	1595	1697	1622	1675	1682	1693
1765	1766	1796	1889	1912	1931	2080	2153	2216
2227	2236	2242	2310	2333	2436	2455	2482	2489
2493	2556	2567	2577	2614	2650	2670	2675	2727
2738	2811	2817	2982	2997	3014	3048	3060	3135
3156	3179	3203	3223	3235	3258	3267	3405	3433
3486	3557	3733	3831	3853	3899	3947	4044	4035
4330	4357	4423	4486	4541	4580	4641	4684	4709
4711	4717	4748	4815	4891	4922	4933	4949	4998
5175	5620	5237	5252	5259	5408	5549	5553	5601
5607	6126	5719	5761	5842	5893	5971	5997	6054
6015	6650	6184	6224	6280	6447	6462	6534	6557
6623	6678	6700	6724	6860	6895	6900	6991	6995
7091	7110	7182	7188	7195	7207	7210	7338	7374
7391	7468	7509	7632	7754	7848	7856	7896	7919
7931	8026	8029	8034	8076	8259	8274	8295	8298
8307	8318	8379	8415	8438	8463	8536	8600	8675
8786	8800	8890	8912	8916	9035	9207	9337	9339
9535	9554	9557	9604	9643	9680	9770	9862	9871
9948	10027	10046	10058	10110	10114	10162	10197	10207
10307	10337	10447	10536	10561	10631	10666	10688	10704
10749	10751	10809	10824	10888	10889	10962	11051	11065
11081	11098	11150	11154	11217	11238	11273	11286	11323
11373	11430	11446	11452	11482	11491	11541	11682.	

Rimborso in L. it. 432.10 per Obbligazione, dal 31 dicembre 1879, a Milano, dalla Cassa municipale, contro la restituzione delle Obbligazioni coi relativi cuponi non ancora scaduti.

CONVOCAZIONI

Società delle Cartiere Meridionali — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Napoli (Banca Napoletana), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1878-1879 ed il rapporto dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di 6 amministratori.

Società anonima Livornese per la fabbricazione della soda — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 8 novembre p. v. in Livorno (sede sociale, via degli Scali, 2), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e quello dei sindaci sul bilancio a tutto settembre 1878, per la presentazione del bilancio a tutto agosto 1879, per la nomina dei sindaci e revisori di questo bilancio, per affitto dello Stabilimento od altro provvedimento per l'esercizio dell'industria, e per la nomina del nuovo Consiglio d'amministrazione.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Compagnia Napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 6 corrente si pagano agli azionisti: Il saldo dividendo del 17° esercizio (1878-1879) in L. 60, ed il rimborso in L. 500 delle azioni sorteggiate, portante i numeri 2681 a 2690, 3791 a 3797, 3800, 4631 a 4640. Tali pagamenti si faranno: a Napoli (via Chiaia, 138), a Parigi (piazza Vendôme, 12), a Lione ed a Ginevra.

Alla stessa data, le azioni di frutto (cambiate in luogo degli antichi titoli) riscuoteranno un dividendo di L. 50.

Società Anglo-Romana per la illuminazione a gas di Roma — Dal 15 corrente, presso la sede della Società (via della Scrofa 117), si pagherà agli azionisti il cupone N. 15, in ragione di L. 20 per le azioni sociali, sì ordinarie, che privilegiate.

Avvisi d'Asta

Il 14 corrente, presso la Deputazione provinciale di Massa e Carrara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada provinciale Casteluovo-Fivizzano, compreso fra il rivo di Pradimezzano ed il torrente Aulella, per il presunto importo di L. 45,852.40. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinalae L. 2000 in numerario o biglietti di B. N.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di San Costanzo (prov. di Pesaro), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria consorziale detta di San Costanzo, che dal ponte di Metauro, presso Fano, conduce al castello di Piagge, della lunghezza di m. 10,129.30, per lo importo di L. 56,243.38. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito L. 5624.38 in numerario o biglietti B. N., o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dell'ordinaria manutenzione dei fabbricati militari marittimi nelle piazze di Napoli, Posilipo, Miseno, Bala, Castellammare, Ponza e Veutotene, durante il triennio 1880-82, per l'annua somma di lire 106,000. Deposito L. 31,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un faro di 2° ordine a luce bianca girante al Capo Peloro, per la presunta somma di L. 54,000. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pescosansonesco (prov. di Teramo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal detto Comune al confine di Castiglione a Casauria, per il presunto importo di L. 50.500. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 5000.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Galbiate (provincia di Como), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Galbiate-Insirano-Lecco, in diminuzione dell'importo di lire 50,150.33, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 8000.

— Il 17 detto mese, presso i Commissariati militari dei tre Dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si terrà una asta per l'appalto della trasformazione di tonn. 1163.194 di ferro e ferro omogeneo vecchi della R. Marina in tonnellate 581.597 di ferro nuovo di varie dimensioni, per la presunta complessiva somma di L. 93,152.42. Condizioni del Capitolato visibili presso le Direzioni dei suddetti Commissariati, alle quali seguirà la consegna in 3 distinti lotti. Cauzione pel 1° lotto (Spezia) L. 2327.65, pel 2° lotto (Napoli) L. 5993, pel 3° lotto (Venezia) L. 994.60, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Broni (prov. di Pavia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria consortile di Acquacalda, per il presunto importo di L. 47,400.13. Deposito L. 5000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Villapiana alla Stazione di Torre Cerchiara, della lunghezza di

m. 7354.91. Deposito interinale L. 3330; cauzione definitiva L. 5800.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una Cavallerizza di 1° ordine nella Caserma di S. Benedetto in Cremona, in diminuzione dell'importo di L. 59,857.89, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da compiersi entro 150 giorni. Deposito L. 7500 in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della triennale ordinaria manutenzione degli alvei dei torrenti dell'Agro Nolano, comprese le riparazioni in seguito di piene, per la presunta annua somma di L. 33,552. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1882. Deposito interinale L. 3400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Vasto (prov. di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione di 13 strade interne nel detto Comune, diviso in due lotti: il 1° per le strade 1, 2, 3, 4, 5 e 11, per la complessiva somma di L. 32,375.86; il 2° per le strade 6, 7, 8, 9, 10, 12 e 13, per la complessiva somma di L. 26,241.14. Lavori da eseguire entro 9 mesi. Deposito L. 3000 per ciascun lotto, in denaro o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione ordinaria biennale degli stabili di proprietà o di uso del Municipio stesso, per l'annuo importo di L. 35,000. Deposito L. 10,000, oltre lire 1000 per le spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Reggio di Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Mongiana a Grotteria, compreso fra Croceferrata e Grotteria, della lunghezza di m. 18,560, in diminuzione dell'importo di L. 272,302.93, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla Madonuzza di Petralia alla provinciale Messina-Montagne, compreso fra il Pozzo dell'Arena ed il Calvario fuori dell'abitato di Alimena, della lunghezza di m. 8440, in diminuzione dell'importo di L. 236,345.65, così ridotto pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 14,700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Siracusa, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale illuminazione dei fari e fanali della provincia di Siracusa e manutenzione dei relativi edifizii, per la presunta complessiva somma di L. 110,070. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 31 dicembre 1885. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 12,000, idem.

— Il 24 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada provinciale da Partinico a Sancipirello, dalla Sella Sanamalati al torrente Jato, della lunghezza di m. 5.171, per il presunto importo di L. 120,000. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito interinale L. 4000 in numerario o fedi di credito; cauzione definitiva L. 10,000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 6° tratto della strada provinciale dalla Marina di Roccella per Isnello a Castelbuono, per il presunto importo di L. 301,000.. Lavori da eseguire entro 26 mesi. Deposito interinale L. 8900 in fedi di credito o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 26,700. in numerario o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

36ª Settimana. — *Dal 3 al 9 settembre* 1879.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	430,774.32	297.91
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	429,721.93	297.18
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 1,052.39	+ —.73
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	14,900,762.07	10304 81
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	13,773,124.32	9,524.98
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,127,637.75	+ 779.83
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	211,709.19	183.30
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	153,478.10	133.81
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 58,231.09	+ 49.49
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.39	5,747,011.10	4,978.40
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.69	5,036,008.37	4,399.45
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.70	+ 711,002.73	+ 578.95

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,634,87	18,059.20	10,611.90
Piccola Velocità	7,502,29	567.10	2,155.35
Totali . . .	51,137.16	18,626.60	12,767,25

Strade Ferrate Romane

27ª Settimana — *Dal 2 all'8 luglio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	549,554.05	17,047.01
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	533,798.73	16,797.69
Differenza (in più . . .	24	15,755.32	249.32
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'8 luglio 1879 .	1,669	14,053,498.47	16,261.44
Periodo corr. 1878	1,657	13,833,608.85	16,122.91
Aumento	12	219,889.62	123.53
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,592.88	»	31,744.32	39,337.20
Bagagli e cani.	»	133.31	»	658.64	791.95
Merci a G.V. ..	»	690.61	»	4,305.52	4,996.13
Merci a P.V. ..	»	7,997.25	»	28,499 99	36,497.24
Introiti diversi.	»	312.67	»	460.28	772.95
Totale L.	»	16,726.72	»	65,668.75	82,395.47

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane, volendo estrarre dalla cava dell' Ansedonia posta al chilometro 145 della linea Maremmana, i materiali occorrenti per la fornitura di

16,000 metri cubi di pietrisco,
2,000 tonnellate di massi per gettate e per la costruzione di
9,000 metri lineari di muri a secco,

apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere all'accollo suddetto.

Il Capitolato d'oneri, a forma del quale dovranno essere eseguiti i suindicati lavori, è visibile nell'Ufficio dell'Ingegnere-Capo Servizio del Mantenimento in Firenze (Stazione di Santa Maria Novella) e presso l'Ingegnere-Capo della 3ª Sezione residente in Roma (Stazione Centrale).

Per essere ammesso al concorso ogni offerente deve depositare nella Cassa sociale la somma di L. 6000 in denaro o in Cartelle del Debito pubblico valutate al corso del giorno.

Le offerte, in busta suggellata, dovranno pervenire alla Direzione generale delle Ferrovie Romane in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 14 ottobre p. v.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per materiali da estrarsi dalla cava dell'Ansedonia.

L'Amministrazione non s'intende vincolata a scegliere fra i concorrenti il minore offerente e può anche rifiutare tutte le offerte, qualora non le giudichi di sua convenienza.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo è subordinata alla sanzione del Commissario governativo.

Firenze, 27 *settembre* 1879.

La Direzione Generale.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XIX.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° ottobre 1879. I Boni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1880 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute.
Dal 1° gennaio 1880 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
41	201	205	4584	22916	22920	9014	45066	45070	65066	65070	90066	90070	112936	112940
45	221	225	4622	23106	23110	9031	45151	45155	65246	65250	90946	90950	113031	113035
60	296	300	4702	23506	23510	9058	45286	45290	66976	66980	91151	91155	113486	113490
121	601	605	4709	23541	23545	9120	45596	45600	67056	67060	91221	91225	113656	113660
182	906	910	4739	23691	23695	9205	46021	46025	67076	67080	91271	91275	114746	114750
712	3556	3560	4798	23986	23990	9250	46246	46250	67186	67190	91641	91645	116701	116705
717	3581	3585	4863	24311	24315	9307	46531	46535	67576	67580	92556	92560	117576	117580
851	4251	4255	5018	25086	25090	9322	46606	46610	67816	67820	92651	92655	118436	118440
895	4471	4475	5031	25151	25155	9338	46686	46690	68521	68525	94281	94285	118626	118630
1078	5386	5390	5059	25291	25295	9394	46966	46970	68801	68805	94351	94355	119651	119655
1170	5846	5850	5109	25541	25545	9461	47301	47305	69371	69375	94661	94665	119881	119885
1233	6161	6165	5120	25596	25600	9568	47836	47840	69916	69920	95101	95105	121861	121865
1250	6246	6250	5165	25821	25825	9676	48376	48380	70131	70135	95506	95510	121921	121925
1312	6556	6560	5202	26006	26010	9698	48486	48490	70281	70285	95511	95515	122616	122620
1339	6691	6695	5292	26456	26460	9802	49006	49010	70386	70390	95621	95625	122826	122830
1361	6801	6805	5395	26971	26975	9838	49186	49190	70516	70520	97776	97780	123041	123045
1376	6876	6880	5753	28761	28765	9870	49346	49350	71111	71115	99011	99015	123456	123460
1474	7366	7370	5814	29066	29070	10006	50026	50030	71486	71490	99371	99375	123986	123990
1605	8021	8025	5819	29091	29095	10241	51201	51205	72591	72595	99696	99700	123991	123995
1612	8056	8060	5907	29531	29535	10361	51801	51805	72646	72650	100196	100200	124511	124515
1652	8256	8260	6295	31471	31475	10364	51816	51820	73046	73050	100211	100215	124641	124645
1726	8626	8630	6316	31576	31580	10398	51986	51990	73576	73580	100341	100345	124811	124815
1997	9981	9985	6325	31621	31625	10562	52806	52810	74106	74110	100376	100380	124866	124870
2091	10451	10455	6405	32021	32025	10570	52846	52850	74776	74780	102316	102320	125391	125395
2224	11116	11120	6408	32036	32040	10674	53366	53370	75486	75490	102781	102785	125616	125620
2273	11361	11365	6412	32056	32060	10677	53381	53385	75696	75700	102856	102860	126016	126020
2327	11631	11635	6443	32211	32215	11089	55441	55445	76361	76365	103011	103015	126276	126280
2596	12976	12980	6546	32726	32730	11124	55616	55620	76591	76595	103431	103435	126356	126360
2634	13166	13170	6572	32856	32860	11254	56266	56270	76731	76735	103621	103625	126511	126515
2714	13566	13570	6687	33431	33435	11317	56581	56585	76781	76785	104726	104730	126921	126925
2750	13746	13750	6699	33491	33495	11582	57906	57910	78121	78125	104951	104955	128126	128130
2804	14016	14020	6884	34416	34420	11588	57936	57940	78421	78425	106076	106080	128206	128210
2883	14411	14415	6951	34751	34755	11644	58216	58220	79031	79035	106181	106185	129216	129220
2967	14831	14835	6953	34761	34765	11677	58381	58385	79386	79390	106301	106305	129231	129235
2974	14866	14870	7344	36716	36720	11686	58426	58430	79496	79500	106656	106660	129661	129665
3361	16801	16805	7410	37046	37050	11987	59931	59935	79581	79585	106751	106755	129746	129750
3380	16896	16900	7428	37136	37140	12093	60461	60465	79596	79600	107406	107410	129896	129900
3593	17961	17965	7551	37751	37755	12121	60601	60605	81556	81560	107451	107455		
3645	18221	18225	7988	39936	39940	12307	61531	61535	82831	82835	108166	108170		
3769	18841	18845	8042	40206	40210	12310	61546	61550	85136	85140	108511	108515		
4239	21191	21195	8328	41636	41640	12536	62676	62680	85271	85275	108871	108875		
4405	22021	22025	8416	42076	42080	12645	63221	63225	85671	85675	109056	109060		
4411	22051	22055	8421	42101	42105	12681	63401	63405	86136	86140	109101	109105		
4421	22101	22105	8468	42336	42340	12716	63576	63580	87406	87410	109896	109900		
4425	22121	22125	8500	42496	42500	12801	64001	64005	87436	87440	110216	110220		
4432	22156	22160	8731	43651	43655	12814	64066	64070	89046	89050	110486	110490		
4562	22806	22810	8867	44331	44335				89431	89435	111161	111165		
4580	22896	22900	8917	44581	44585				90031	90035	111996	112000		

Firenze, il 1° ottobre 1879. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Col giorno 31 dicembre 1879 venendo a scadere i contratti attualmente in corso per affitto di locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* nelle Stazioni di

ACQUI e MONDOVÌ

si fa noto avere l'Amministrazione di queste Ferrovie deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali alle condizioni ed ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le succitate Stazioni e presso la **1ª Divisione del Traffico in Torino** — Stazione di Porta Nuova — lato partenze.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 1° Divisione del Traffico suddetta da cui risulti avere eglino personalmente, od a mezzo di un suo rappresentante, depositata la somma di lire *cinquanta* in denaro od in Cartelle di rendite al portatore.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del **Sig. Capo Traffico della 1ª Divisione Srade Ferrate Alta Italia in Torino,** in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per affitto di locale ad uso Caffè nella Stazione di* . . . . , in modo che gli prevengano non più tardi del giorno 19 *ottobre p. v.* Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa da richiedersi al Capo Traffico suddetto.

Fatta l'aggiudicazione saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, dai quali non potranno essere ritirati che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dagli stessi aggiudicatari o da un loro rappresentante mediante consegna. nel termine di *giorni* 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico, appositamente incaricato, della somma di lire *centocinquanta* in denaro od in cartelle di rendita al portatore al corso della Borsa di Milano del giorno precedente a quello d'effettuazione del deposito.

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria, quando per qualsiasi motivo le Ditte deliberatarie non effettuassero entro il termine suindicato il deposito di cauzione, o non addivenissero alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esporre.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte delle Ditte, rimarrà vincolato per tutta la durata dei Contratti, e l'Amministrazione Ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalle Ditte locatarie.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 20 *ottobre* ore 3 pom. presso la 1ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 24 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Col giorno 31 dicembre 1879 venendo a scadere i contratti attualmente in corso per affitto di locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* nelle Stazioni di

OULX e CAVALLERMAGGIORE

si fa noto avere l'Amministrazione di queste Ferrovie deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali, alle condizioni ed ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le succitate Stazioni o presso la **1.a Divisione del Traffico in Torino** — Stazione di Porta Nuova — lato partenze.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda concorrervi. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 1ª Divisione del Traffico suddetta da cui risulti avere eglino personalmente, od a mezzo di un loro rappresentante, depositata la somma di lire *cinquanta* in denaro od in Cartelle di rendite al portatore.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del **Sig. Capo Traffico della 1ª Divisione Strade Ferrate Alta Italia in Torino,** in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per l'affitto di locale ad uso Caffè nella Stazione di* . . . . , in modo che gli pervengano non più tardi del giorno 19 *ottobre p. v.* Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa da richiedersi al Capo Traffico suddetto.

Fatta l'aggiudicazione saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, dai quali non potranno essere ritirati che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dagli stessi aggiudicatari o da un loro rappresentante mediante consegna, nel termine di *giorni* 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico, appositamente incaricato, della somma di lire *centocinquanta* in denaro od in cartelle di rendita al portatore al corso della Borsa di Milano del giorno precedente a quello d'effettuazione del deposito.

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria, quando per qualsiasi motivo le Ditte deliberatarie non effettuassero entro il termine suindicato il deposito di cauzione, o non addivenissero alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esporre.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte delle Ditte, rimarrà vincolato per tutta la durata dei Contratti, e l'Amministrazione ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalle Ditte locatarie.

L'apertura delle Schede d'offerta avrà luogo il giorno 20 *ottobre* ore 3 pom. presso la 1ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 29 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	**26,000**	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	**28,000**	»
CERCHI di ferro	»	**133,500**	»
CERCHI d'acciaio	»	**132,000**	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	»	**550,000**	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	**100,000**	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	**46,000**	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	»	**22,000**	»
ZINCO da rifondere	»	**11,000**	»
Ceneraccio della fonderia di bronzo	»	**12,000**	»
Grasso usato sporco	»	**11,000**	»
Vetrame rotto	»	**6,500**	»
Gomma elastica	»	**5,000**	»
Assi sciolti a gomito fuori servizio	»	**4,000**	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a ripruova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa in questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *al Marzo* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
Ponte sull'*Agragas*	» di Girgenti	18
Id. sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 3 ponti sul *Senorbi*, *Segario* ed *Arcidano*	» di Cagliari	43
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 2 ponti sull'*Ufente* e sullo *Schiazza*	» di Roma	34
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 7 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	39
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamento, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	131
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	447
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano*	» Picerno-Potenza	87
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 50 ponticelli diversi.	» Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	Ferr. Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione Lago-Como)	» Alta Italia	35
N. 7 nuove travate e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	261
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	432
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	594
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	154
N. 263 ponticelli e travature	per diversi	2003
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 801 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri **16,862**

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoia del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422
Pensilina *Stazione di Reggio*	Ferrovie Calabro-Sicule	198

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 25,371

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 21,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 15 Ottobre 1879 N° 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA IN SICILIA

Continuiamo a raccogliere dai giornali locali le poche notizie che ci recano sui lavori della Commissione d'inchiesta nell'isola.

Il 3 corr. a Messina, alle ore 9 antim., nella sala del Consiglio provinciale e sotto la presidenza del senatore Brioschi, si apriva la seduta pubblica per l'inchiesta sull'esercizio ferroviario.

Il giornale *Politica e Commercio* dice che il segretario della Camera di commercio di Reggio Calabria parlò a favore dell'esercizio privato delle ferrovie.

Avendogli il senatore *Bembo* fatto osservare che i delegati della Camera di commercio di Reggio, nel Congresso delle Camere di commercio in Genova, eransi dichiarati, favorevoli all'esercizio governativo, e che non sapeva spiegarsi questo mutamento, il segretario della Camera reggiana rispose che ora le condizioni sono mutate.

— La Commissione d'inchiesta giunse a Palermo il 7 corr., verso le 6 pom, con un treno straordinario, e fu ricevuta alla Stazione con grandissima pompa da tutto il mondo ufficiale. Facevano gli onori un battaglione del 20° fanteria, con la banda alla testa, e il Corpo dei pompieri municipali in tenuta di gala, oltre la solita scorta dei carabinieri a cavallo. I componenti la Commissione andarono ad alloggiare all'albergo della Trinacria.

La prima seduta fu tenuta l'8, a mezzogiorno, nella grande sala delle Lapidi al palazzo di città; presiedeva l'on. Brioschi, faceva da segretario l'on. Genala, ed erano presenti gli on. Verga, Cadorna, Torelli, Bembo e La Porta.

Essendosi scusato l'assessore funzionante da Sindaco, principe di Galati, di non poter rispondere ai quesiti del quistionario, per averlo ricevuto in quello stesso giorno, prese la parola l'avv. *Guarnieri*, presidente della Commissione provinciale sull'inchiesta ferroviaria, e svolse i due importantissimi quesiti del quistionario, cioè: se le isole dovrebbero avere una rete speciale ferroviaria, e sui criterii con cui dovrebbero stabilirsi le tariffe delle reti insulari. Lamentò la esorbitanza delle tariffe attuali, le quali influiscono alla presente crisi solforifera; ed interrogato sulla maggiore o minore convenienza dell'esercizio privato o del governativo, si pronunziò a favore dell'esercizio privato, rispondendo categoricamente a talune osservazioni fattegli dal presidente Brioschi e dall'on. La Porta.

Sullo stesso argomento parlò in seguito il sig. *Scalia*, presidente della Camera di commercio. Disse pure della influenza che esercitano sulla crisi solforifera le alte tariffe differenziali, che peggioreranno sempre più le condizioni di quella importante industria; e promise che la Camera di commercio non mancherà di prendere in proposito quelle deliberazioni che crederà più convenienti.

Prese poscia la parola il comm. *Balsano*, presidente del Consiglio provinciale, e parlò nello stesso senso dei due precedenti oratori. Si pronunziò anch'egli favorevole all'esercizio privato, purchè però si trovino delle solide Società assuntrici, tali da garantire il pubblico esercizio, che dovrebbe essere aggiudicato per pubblici incanti, e non già per trattative private; ma, se ciò non potesse ottenersi, dovrebbe rientrare il Governo.

Ultimo a parlare fu il prof. *Bruno*, presidente della Società di economia politica, il quale fece una minuta descrizione dello stato infelicissimo del materiale mobile, dei ritardi che si sperimentano nei treni di trasporto, dello svilimento del prezzo degli zolfi, per dimostrare la necessità di ridurre le tariffe di trasporto. Propugnò caldamente l'esercizio privato, dicendo che il servizio ferroviario è un monopolio, che ha bisogno di un vigile controllo; il Governo può controllare le diverse Società assuntrici, ma non può controllare sè stesso, e non darebbe perciò alcuna garanzia. Disse finalmente che l'esercizio privato, ammesso come massima, dovrebbe più specialmente essere adottato per la Sicilia, dove, del resto, sarebbe facile trovare una Società assuntrice. — La seduta si sciolse alle 5 pom.

— Nella seduta dell'8, hanno parlato il sig. *Tommaso Abbate*, segretario della Camera di commercio, il negoziante sig. *Donner*, i signori *Pintacuda* e *Amato*, e l'ing. *Mottura*. Tutti trattarono diffusamente la questione delle tariffe, quasi nello stesso senso degli oratori del giorno precedente. — L'ing. *Mottura* dichiarò che sarebbe egli propenso al sistema delle ferrovie a scartamento ridotto, se le linee siciliane dovessero tutte ora costruirsi; ma, trovandosi buona parte di esse in esercizio, non si può cangiare sistema; e quella che resta a costruirsi, Messina-Cerda, dovendoci avvicinare alla Capitale, fa d'uopo che sia percorsa a grande velocità. — Il negoziante *Donner* fece notare che nei suoi negozii, in quelle contrade che sboccano sulla

linea Cerda-Palermo, ha incontrato tali difficoltà, che lo hanno obbligato in quest'anno a non servirsi della ferrovia.
È notevole che tutti gli oratori si lagnavano di avere ricevuto il questionario solo un giorno prima dell'arrivo della Commissione d'inchiesta, mentre l'on. Brioschi asseriva di averlo spedito a Palermo nell'istesso tempo che lo spedì a Messina.

STATISTICA
DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA
per l'anno 1876

(*Continuazione e fine* — V. N. 41). (*)

Passando alla tabella settima, che tratta dei *Trasporti a grande velocità*, notiamo anzitutto che tali trasporti sono divisi, come nelle precedenti Statistiche, in 10 categorie, cioè: Bagagli, derrate, merci, numerario ed oggetti preziosi, carrozze, cavalli, cani, bestiame grosso, bestiame piccolo, e trasporti per conto del Governo.

Il peso totale dei *bagagli* ascese nel 1876 a quintali 404,036, e diede un prodotto di L 1,570,997; mentre nel 1875 era stato di quintali 414,304, con un prodotto di L. 1,554,349. La percorrenza media di un quintale è calcolata nel 1876 in chil. 102.37, con un prodotto medio di L. 3.89 per quintale e di L. 0 038 per chilometro; mentre nel 1875 era di chil. 97 11 col prodotto medio di L. 3.75 per quintale e di L. 0.039 per chil.

Il peso totale delle *derrate* ascese nel 1876 a quintali 975,198, e diede un prodotto di L. 2,027,865; mentre nel 1875 era stato di quintali 973 253, con un prodotto di L. 2,021,652. — La percorrenza media di un quintale è calcolata pel 1876 in chil. 108.95, con un prodotto medio di L. 2.08 per quintale e di L. 0.019 per chil.; mentre nel 1875 era di chil. 112.35, con un prodotto medio di L. 2.08 per quintale e di L. 0.019 per chil.

Il peso totale delle *merci* ascese nel 1876 a quintali 1,008,480, e diede un prodotto di L. 4,830,117, mentre nel 1875 era stato di quint. 1,054,937, col prodotto di L. 4,821,582. — La percorrenza media d'un quintale è calcolata pel 1876 in chil. 120.81, con un prodotto medio di L. 4.52 per quintale e di L. 0.037 per chil.; mentre nel 1875 era di chil. 121.62, con un prodotto medio di L. 4.57 per quintale e di L. 0.038 per chil.

Il valore totale del *numerario ed oggetti preziosi* nel 1876 ascese a 940,823 migliaia, e diede un prodotto totale di L. 566,111; mentre nel 1875 era stato di 963,354 migliaia, col prodotto di L. 605,923. — La percorrenza media di un migliaio è calcolata nel 1876 di chil. 143.53 con un prodotto medio di L. 0.60 per migliaio e di lire 0.004 per chilom.; mentre nel 1875 fu di chilom. 157.58 col prodotto medio di L. 0.63 per migliaio di L. 0.004 per chilometro. —

Il numero totale delle *carrozze* trasportate nel 1876 fu di 776, e diede un prodotto totale di L. 58,254; mentre nel 1875 era stato di 923, col prodotto di L. 67,502. — La percorrenza media di una carrozza fu di chil. 136.91 con un prodotto medio di L. 75.07 per carrozza e di lire 0.548 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 134.17 per carrozza, col prodotto medio di L. 73.13 per carrozza e di L. 0.545 per chilometro.

Il numero totale dei *cavalli* trasportati nel 1876 fu di 20,572, e diede un prodotto totale di L. 180.622; mentre nel 1875 fu di 18,711 cavalli, col prodotto di L. 174,738. — La percorrenza media di un cavallo è calcolata nel 1876 in chil. 100.80, con un prodotto medio di L. 8.78 per cavallo e di L. 0.087 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 106.96, col prodotto di L. 9.34 per cavallo e di L. 0.087 per chilometro.

Il numero totale dei *cani* trasportati nel 1876 fu di 30,255, e diede un prodotto totale di L. 65,491; mentre nel 1875 era stato di 28,878, con un prodotto di l. 64.771 — La percorrenza media di un cane è calcolata nel 1876 di chil. 53.61, con un prodotto medio di L. 2.16 per cane e di L. 0.040 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 58.04, con un prodotto di L. 2.24 per cane e di L. 0.039 per chilometro.

Il numero totale del *bestiame grosso* trasportato nel 1876 fu di 169,264, e diede un prodotto totale di lire 841,417; mentre nel 1875 era stato di 128,003, con un prodotto di L. 587,882. — La percorrenza media di un animale grosso è calcolata pel 1876 di chil. 118.13, con un prodotto medio di L. 4.97 per animale di L. 0.042 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 108.61, col prodotto di L. 4.59 per animale e di L. 0.042 per chilometro. —

Il numero totale del *bestiame piccolo* fu nel 1876 di 679,533, e diede un prodotto totale di L. 971,373; mentre nel 1875 era stato di 526,587, con un prodotto di L. 677,169. — La percorrenza media di un animale piccolo è calcolata nel 1876 di chil. 109.30, con un prodotto medio di L. 1.43 per animale e di L. 0.013 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 105.06, col prodotto di lire 1.29 per animale e L. 0.012 per chil.

Finalmente il peso totale dei *trasporti per conto dello Stato* fu nel 1876 di 61,274 quintali, con un prodotto totale di L. 204,891; mentre nel 1875 era stato di 62,957 quintali, col prodotto di L. 210,736. — La percorrenza media di un quintale è calcolata nel 1876 di chil 158.64, col prodotto medio di L. 3.34 per quintale e di L. 0.021 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 161.04, col prodotto di L. 3.35 per quintale e di L. 0.021 per chil.

2. Dell'ottava tabella riguardante il suddetto movimento a grande velocità da linea a linea, non crediamo necessario occuparci, come per le altre consimili.

Passando invece alla tabella nona, che tratta dei *Trasporti a piccola velocità*, notiamo anzitutto che questi sono divisi, come al solito, in 6 categorie, cioè: mercanzie, carrozze, cavalli, bestiame grosso, bestiame piccolo, e trasporti per conto del Governo.

Le *mercanzie* sono poi divise in otto classi, comprese tre con tariffe speciali. Il peso totale sul complesso delle classi ascese a tonn 4,791,977, e diede un prodotto complessivo di L. 41,356,494; mentre nel 1875 fu di 4,687,020 tonn., col prodotto di L. 39,081,924. — La percorrenza media di una tonnellata, sul complesso delle classi, fu di chil. 121.86, col prodotto medio di L. 8.63 per tonn., e di L. 0.0708 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil.116.88, col prodotto di L. 8.38 per tonn. e di L. 0.0713 per chil.

Il numero totale delle *carrozze* fu nel 1876 di 1,966, e diede un prodotto totale di L. 40,300; mentre nel 1875 fu di 1.015, con un prodotto di L. 24,694. — La percorrenza media di una carrozza è calcolata nel 1876 di chil. 68.63, con un prodotto medio di L. 20.53 per carrozza e di L. 0.2991 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 72.70, col prodotto di L. 24.33 per carrozza e di L. 0.3355 per chil.

Il numero totale dei *cavalli* fu nel 1876 di 9,507, e diede un prodotto totale di L. 50,557; mentre nel 1875 fu di 8,957, col prodotto di L. 56,269. — La percorrenza media di un cavallo, fu di chil. 96 50, col prodotto medio di L. 5.27 per cavallo e di L. 0.055 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 100.25, col prodotto medio di L. 6 28 per cavallo e di L. 0.063 per chil.

Il numero totale del *bestiame grosso* fu nel 1876 di 110,332, e diede un prodotto totale di L. 245,414; mentre nel 1875 era stato di 77,316, col prodotto di L. 166,313. — La percorrenza media di un animale grosso

(*) Rettifichiamo un errore corso nel *numero precedente*. Alla pag. 714, 1ª colonna, 6° capoverso, ov'è stampato: *La quarta e quinta tabella*, deve leggersi: *La terza e quarta tabella*.

e calcolata nel 1876 di chil. 81.44, col prodotto medio di L, 2.22 per animale e di L. 0.0273 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 70.83, col prodotto medio di L. 2.15 per animale di L. 0.030 per chil.

Il numero totale del *bestiame piccolo* fu nel 1876 di 270,268 e diede un prodotto totale di L. 217,419; mentre nel 1875 fu di 183,861, con un prodotto di L. 140,337. — La percorrenza media è calcolata nel 1876 di chil. 79.90, con un prodotto medio di L. 0.804 per animale e di L. 0.0100 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 76,17, con un prodotto di L. 0.76 per animale e di lire 0.010 per chil.

Finalmente il peso totale dei *trasporti per conto del Governo* ascese nel 1876 a tonn. 29,954, e diede un prodotto totale di L. 267,460; mentre nel 1875 ascese a 22,875 tonn., con un prodotto di L. 162,761. — La percorrenza media di una tonn. è calcolata nel 1876 di chil. 137.13, con un prodotto medio di L. 8.93 per tonn. e di L. 0.0651 per chil.; mentre nel 1875 fu di chil. 112.48, con un prodotto medio di L. 7:12 per tonn. e di L. 0.063 per chil.

3. Vengono poscia le tabelle decima, undecima, duodecima e decimaterza, riguardanti il movimento parziale delle merci a piccola velocità da linea a linea, ed il movimento delle merci a grande e piccola velocità per Stazione e per categoria; ma di queste tabelle, affatto parziali, crediamo inutile occuparci, come abbiamo fatto per le altre riguardanti cifre e indicazioni consimili.

Bensì dall'ultima tabella raccogliamo queste poche cifre riassuntive, che presentano un interesse generale.

Il prodotto totale lordo dei trasporti effettuati nel 1876, giusta la indicazione della detta tabella ascenderebbe a . . . . L. 92,767,924

Ma aggiungendo:

a) per convogli speciali . L. 46,776
b) per introiti diversi della G. e P. velocità . . . . » 1,318,223
c) per prodotti indiretti . » 1,119,287
———— » 2,484,286

Si ha il prodotto complessivo lordo, già indicato nella prima tabella, di . . . L. 95,252,210

Chiudiamo la nostra rassegna, tributando di nuovo il meritato elogio ai compilatori di questa interessante e molto accurata Statistica, ed augurando ch'essa possa in breve essere susseguita da quelle che tuttora mancano a completare la serie insino al corrente anno.

FRENI CONTINUI

ESPERIENZE COMPARATIVE DEI SISTEMI WESTINGHOUSE E SMITH (1).

L'applicazione di un sistema di freno continuo ai treni celeri è divenuta oggidì quasi indispensabile per la sicurezza dei viaggiatori. La velocità ognor crescente di questi treni, congiunta ad una massa sempre più considerevole, rende la fermata coi mezzi ordinarii molto lenta.

Tra i diversi sistemi di freni continui applicati in questi ultimi anni, due se ne hanno, che, pei perfezionamenti adottati, si presentano con qualche probabilità di riuscita. Le prove fatte su diverse reti ferroviarie inglesi e francesi confermano in gran parte le speranze dei loro inventori. Quantunque non si possa ancora affermare con certezza quale dei due sistemi meglio convenga all'esercizio attuale delle nostre ferrovie, pure riteniamo come un dovere imperioso per le nostre Amministrazioni ferroviarie l'adozione simultanea di codesti sistemi ai treni celeri, riservando ad altra epoca una più ampia applicazione del miglior sistema alle altre categorie di treni.

La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, seguendo l'impulso generale, ha voluto farne un'applicazione limitata a due *treni-esperienze*, di 24 vetture, muniti l'uno del freno ad aria compressa Westinghouse, l'altro del freno a vuoto Smith, modificato dal sig. Hardy.

Noi abbiamo letto con molto interesse il rapporto che il sig. Marié, ingegnere dei lavori, ha pubblicato sul risultato di queste esperienze (1). Però, con dispiacere, non possiamo convenire nelle conclusioni di quell'elaborato rapporto. Se nessuno di codesti sistemi corrisponde perfettamente alle condizioni, alle quali dovrebbe soddisfare *teoricamente* un sistema di freno continuo, non è questa una ragione per escluderne un'applicazione limitata ai treni celeri, che sono precisamente quelli che, durante la loro marcia, presentano maggiori pericoli a cagione della loro velocità nel passaggio delle biforcazioni e delle Stazioni di non secondaria importanza. Nel campo delle invenzioni non si procede che per gradi, lenti, ma indiscutibili. Presentandosi nell'attuale esercizio qualche difetto, il personale tecnico s'incarica di trovare il mezzo di porvi rimedio, od almeno attenuarli. Ambedue i suddetti sistemi di freno presentano fin d'ora vantaggi incontestabili, che ne rendono necessaria l'applicazione, sotto il punto di vista della sicurezza dei viaggiatori. Specialmente sulle linee della Parigi-Lione-Mediterraneo, ove gli accidenti si succedono con tale frequenza ch'essa venne denominata la Compagnia *Per La Morte*, l'applicazione limitata d'uno dei detti sistemi, servirebbe, senza dubbio, a meglio rassicurare i viaggiatori.

Non è a credersi che ogni accidente possa esser tolto coll'applicazione d'un freno continuo ai treni celeri. Ci guardiamo bene dall'affermarlo. Abbiamo già detto che nessuno di codesti sistemi è *per ora* abbastanza perfetto, da poter far fronte a tutti gli ostacoli. Gli esempii, sfortunatamente, non mancano di dimostrare di tempo in tempo all'opinione pubblica che anche un freno continuo non è infallibile. Ed anche martedì 15 settembre p. p., il treno *express* n. 11, in partenza da Parigi alle ore 7.50 del mattino, incontrava, alla biforcazione di Fives presso Lille, il treno merci 1856, che partiva da Fives per Bethume. Il macchinista del treno *express* si servì del freno a vuoto in tempo opportuno, ma, per una causa che ci è ignota, il vuoto non si mantenne nel conduttore; si dovette quindi ricorrere ai freni ordinarii del treno, ma fu troppo tardi per fermarsi alla biforcazione, sopra una linea che in quel punto presenta un sensibile declivio. — A tale riguardo, noi ci limiteremo a far presente al pubblico, che ben sovente il caso devesi attribuire piuttosto alla trascuranza di qualche organo, non disposto in modo regolare, anzichè al principio stesso del sistema. Così dall'accidente di Fives, noi abbiamo la convinzione che il mancato funzionamento del freno a vuoto devesi attribuire ad un collegamento dei treni conduttori esistenti tra due vetture consecutive, il quale fu dimenticato. — A Douai, il treno *express*, dopo aver lasciato la vettura postale, veniva *ricomposto* colle rimanenti vetture. Il rapporto dell'Ingegnere-capo dell'esercizio dichiara che i collegamenti furono dall'incaricato disposti convenevolmente; ma, a parer nostro, nulla prova che tale asserzione sia esatta, in quanto che l'impiegato a ciò preposto è troppo interessato ad affermare che l'opera sua è stata regolare. — Il treno *express*, munito del freno a vuoto, venne provato alla partenza da Parigi, ed in seguito ha sempre funzionato regolarmente nelle Stazioni intermedie. A partire da Douai, il treno procedette senza fermate sulla rimanente sezione fino a Lille. — E fu precisamente durante questo percorso, che non si potè mantenere il vuoto nel conduttore generale (2).

---

(1) Pubblichiamo di buon grado, benchè in ritardo, il seguente scritto del nostro corrispondente S. di Parigi, che trattò altre volte lo stesso argomento nel nostro giornale. (La Red.)

(1) *Revue générale des chemins de fer.* — Paris, Dumod, 1879.

(2) Dopo l'incontro venne, infatti, riconosciuto che il conduttore era interotto fra il *tender* ed il treno; ma non si può dire con certezza se la comunicazione era preventivamente interrotta, ovvero se lo fu pel fatto dell'incontro. Ad ogni modo una nuova istruzione, diretta il 20 settembre ai macchinisti

Premesse queste considerazioni generali, passeremo all'esame comparativo dei risultati ottenuti coi due sistemi di freni esperimentati, riproducendo testualmente la parte più importante del rapporto del sig. Marié:

Azione del macchinista. — Nei due sistemi, tutti i freni ponno esser messi in azione simultaneamente con un movimento più o meno rapido alla portata del macchinista.

Azione degli agenti del treno. — Automaticità. — Nel Westinghouse, come venne provato, gli agenti del treno ponno serrare i freni; di più, esso è automatico, cioè tutte le ruote dei veicoli sono frenate in caso d'avarìa o di rottura.

Nel freno a vuoto, quale venne provato sulle nostre linee, gli agenti del treno non ponno far funzionare i freni, ed il sistema non è automatico; ma queste due proprietà ponno adottarsi con una nuova disposizione, recentemente introdotta in Inghilterra.

Potenza. — Adottando, come noi facciamo, sui ceppi applicati alle ruote, una pressione eguale a 150 0[0 del peso gravitante sulle ruote corrispondenti, la potenza dei due freni esperimentati è troppo grande, e dovrà esser moderata.

Le fermate sono facili ed abbastanza dolci per quelle ordinarie coi treni leggieri; ma per le fermate istantanee, l'accelerazione che agisce al centro di gravità del veicolo produce sull'asse anteriore un aumento di pressione sufficiente a far inclinare il veicolo stesso in modo pericoloso. Questo inconveniente si farebbe ancora più grave, se, come ci fu chiesto in questi ultimi tempi, noi aumentassimo l'elasticità delle molle per addolcire la reazione delle vetture.

Inoltre, nelle fermate repentine, qualunque sia la velocità di propagazione ottenuta, l'accelerazione è sempre da principio assai differente fra una vettura e l'altra, perchè ne risultino delle reazioni orizzontali violente, nocevoli ai viaggiatori e pericolose per le congiunzioni delle vetture. La modificazione recentemente introdotta nelle nostre congiunzioni per evitare queste reazioni nei casi ordinarii, le rende più pericolose, allorquando sono esagerate coll'applicazione di freni troppo potenti.

Nei detti due sistemi di freni, la potenza è dunqne troppo grande, e dev'essere diminuita.

Rapidità. — I freni Westinghonse sono messi in azione col diminuire la pressione precedentemente ottenuta sul conduttore generale, emettendo all'atmosferica una parte dell'aria compressa.

Allorquando tutti gli apparati sono in buono stato, una depressione molto debole, che si propaga rapidamente nel conduttore, basta ad aprire tutte le triplici valvole. In tali condizioni, sotto ogni veicolo, la pressione immagazzinata chiude rapidamente il freno; ed a meno che il treno non abbia uua lunghezza troppo grande, l'effetto è quasi istantaneo. I diagrammi ottenuti rendono sensibile questa proprietà.

Ma, quando le triplici valvole divengono pigre pel grasso e per la polvere, esse esigono, pel loro funzionamento, una depressione più forte, che produce una velocità di propagazione molto più lenta. Sovente le triplici valvole non si aprono affatto sotto qualche veicolo, ciò che produce dei ritardi nell'azione dei freni, e degli urti su tutta la lunghezza del treno.

Nel sistema Smith, i freni sono messi in azione, facendo il vuoto alla testa del treno coll'*eiettore* nel conduttore generale; ed i freni si chiudono progressivamente, in proporzione del vuoto ottenuto. Essi non sono chiusi del tutto, che quando il vuoto ha raggiunto un certo limite necessario nel conduttore generale e nei sacchi esistenti sotto ogni veicolo. La velocità di propagazione è minore che nel sistema Westinghouse in buono stato; ma, in compenso, essa si conserva regolarmente senza diminuzione, qualunque sia lo stato dell'apparato.

Moderabilità. — L'azione del Westinghouse può esser moderata al principio della fermata; è questa tuttavia un'operazione delicata, che difficilmente potrà realizzarsi dal maggior numero dei macchinisti; ma finora noi non intravediamo il mezzo di aumentare o diminuire a volontà l'azione dei freni, come sarebbe necessario per regolare la velocità dei treni sulle lunghe e forti pendenze. È questa una difficoltà molto grave per la rete Parigi-Lione-Mediterraneo, la quale, com'è noto, esercita parecchie sezioni a forti pendenze.

Il *Vacuum*, invece, può esser moderato a volontà e per tutto il tempo che si desidera: ciò che sarebbe per noi una qualità preziosa (1).

Continuità. — Nei detti due sistemi, i freni agiscono su tutti i veicoli; di più, quando gli apparati sono in buono stato, e con un treno che non sia troppo lungo, l'energìa del freno è, durante ogni fase, abbastanza costante da un veicolo all'altro, e non dà origine ad esagerate reazioni orizzontali. Il *Vacuum* conserva sempre questa condizione, ma il Westinghouse la perde facilmente, qualora le triplici valvole non funzionino.

Semplicità. — Il Westinghouse è molto complicato: la stessa pompa è delicata e complicata nella costruzione. Ogni veicolo porta un conduttore con doppia congiunzione, un serbatoio d'aria, un corpo di pompa, una triplice valvola, anzi una valvola di riduzione, con 4 o 5 robinetti. Tutti questi apparati sono delicati e difficili a comprendersi, a manovrarli ed a mantenerli in buono stato. Non intendiamo come tutto ciò potrebbe essere convenevolmente applicato a 4500 vetture.

Il *Vacuum* è molto meno complicato; l'*eiettore* è più semplice, e d'un funzionamento molto più sicuro che la pompa. Sotto ogni veicolo ci sono, è vero, 2 tubi e 4 congiunzioni, 2 sacchi ad aria; ma, in compenso, non ci sono nè serbatoio, nè triplici valvole, nè valvole di riduzione, nè robinetti. Si concepisce meglio la possibilità della manutenzione continua di tale sistema sopra una rete molto estesa.

Regolarità. — Allorquando gli apparati del Westinghouse sono in buono stato e pei treni ordinarii di 15 a 18 vetture, la propagazione è abbastanza rapida; la chiusura dei freni è eguale e continua per tutta la lunghezza del treno; si ottengono buonissime fermate senza urti; ma, quando le triplici valvole sono incrostate, oppure quando la composizione del treno supera le 18 vetture, si presentano numerosi inconvenienti.

Nella chiusura del freno, le triplici valvole, divenute pigre, esigono, per funzionare, una depressione molto forte nel conduttore. La velocità di propagazione, grandissima quando la depressione necessaria è debole, diviene molto piccola quando la depressione è considerevole. I freni delle prime vetture sono chiusi completamente, mentre quelli delle ultime sono ancora aperti. Le prime vetture sono dunque ritardate: la parte posteriore del treno comprime l'anteriore; e quando i freni delle ultime vetture sono chiusi alla loro volta, dal rilassamento delle molle d'urto risultano delle reazioni orizzontali, tanto più forti e pericolose, quanto più fu energica l'azione iniziale dei freni sulle prime vetture. Gli stessi effetti si producono esattamente anche con triplici valvole in buono stato, quando i treni sono molto lunghi, e superano, per esempio, le 18 vetture. La velocità di propagazione diviene insufficiente, e la parte posteriore del treno è frenata molto dopo dell'anteriore.

Nell'apertura dei freni, le triplici valvole, divenute pigre, non funzionano più; i freni restano chiusi, e bisogna aprire i robinetti di scarico per richiuderli poi: ciò che fa perdere molto tempo.

Questi difetti di servizio ponno attribuirsi a cattiva montatura delle triplici valvole, ad inesperienza del nostro personale, alla minuta sabbia che incontriamo nel bosco di Fontainebleau; e *dobbiamo aggiungere che le informazioni avute dalla Compagnia dell'Ovest sembrano molto più favorevoli a questo riguardo.*

Nel *Vacuum*, la velocità di propagazione del vuoto e la velocità di chiusura sono abbastanza deboli; ma sono, in generale, molto regolari e continue. Si possono sopprimere

della rete, ordina loro di provare il freno a vuoto alla partenza *ed a tutte le Stazioni*, ove siasi effettuata una decomposizione, con successiva ricomposizione di treni.

(1) Già da lungo tempo il freno a vuoto *(Vacuum)*, modificato da Hardy, è in uso, con esito soddisfacente, sulle linee accidentate del Sud Austriaco per le traversate del Sömmering e del Brennero.

gli urti, qualunque sia la lunghezza del treno, moderando convenevolmente l'azione dei freni; ma nelle fermate repentine, con lunghi treni, di 24 vetture per esempio, la velocità di propagazione è insufficiente: la testa del treno è chiusa notevolmente prima della coda, e si hanno gli stessi urti orizzontali che col Westinghouse a triplici valvole pigre.

Rottura delle congiunzioni. — Quando la chiusura dei freni è repentina, gli urti, di cui or ora parlammo, producono assai sovente delle rotture di congiunzioni. Nel Westinghouse, la parte posteriore del treno, così isolata, si ferma automaticamente; ma resta da provvedere al nuovo pericolo che deriva da una parte di treno fermata repentinamente sulle vie principali. Per il *Vacuum*, che non è automatico, le parti del treno separato continuano la loro marcia: ciò che può presentare serii pericoli su profili a forti pendenze.

Servizio corrente. — Nei due sistemi, gli stessi freni servono per le fermate ordinarie nelle Stazioni, come pure per le fermate repentine in caso di pericolo: ciò che ci sembra indispensabile.

Applicazione a due assi su tre. — Abbiamo visto che la potenza dei freni esperimentati è troppo grande, e deve essere diminuita; è dunque assolutamente inutile di far servire il terzo asse.

Contro-vapore. — Le esperienze hanno dimostrato che l'azione del contro-vapore, pur tenendo conto del tempo perduto nella manovra, presenta per le fermate la stessa energia che gli altri freni applicati sulle ruote motrici. Si può dunque omettere l'applicazione del freno continuo sulla macchina,

Sospensione del freno alla cassa. — Nei freni continui provati, nei qnali il meccanismo comprende una molla molto elastica, la sospensione dei freni alla cassa non dà origine a tremiti troppo forti; d'altronde, essa permette un meccanismo molto più semplice che la sospensione sulle scatole da grasso. La prima di queste disposizioni deve essere adottata.

Conservazione dei freni a vite. — È importante di conservare i freni a vite. Infatti, allorquando una parte del treno si trova isolata sulla strada per una rottura nelle congiunzioni, occorre più tardi, per ricondurre il treno, annullare l'azione del freno. Sarebbe quindi pericoloso di ripartire senza freni, soprattutto sulle linee in pendenza.

Economia di costruzione. — Il Westinghouse è meno semplice di costruzione del *Vacuum*, ma è meglio studiato e meno pesante; ed è forse meno caro nell'impianto.

Il *Vacuum* è più semplice, ma ci sembra meno bene studiato, e molto più pesante: ciò che non è senza inconvenienti.

Spesa di vapore. — Il Westinghouse richiede una spesa continua e sensibile di vapore; noi non abbiamo ancora potuto apprezzarla esattemente, ma, a quanto ci sembra, devesi considerarla, non tanto sotto il punto di vista dell'esborso di denaro, quanto per la diminuzione della potenza della macchina.

Il *Vacuum* consuma, senza dubbio, molto più vapore; ma questa spesa si produce al momento della fermata, cioè quando la macchina non può più utilizzarlo: ciò che non presenta alcun inconveniente.

Conclusioni. — I due sistemi, in buono stato, funzionano bene per i treni medii, nelle fermate ordinarie nelle Stazioni; (ma coi nostri freni attuali, col contro-vapore e colle nuove nostre congiunzioni, noi otteniamo già eccellenti fermate, senza urti, nè tremiti).

Per le fermate repentine e pei lunghi treni, essi riescono fastidiosi ai viaggiatori e pericolosi per il materiale e la sicurezza.

Essi presentano invece un grande vantaggio per le fermate repentine in caso d'ostacolo, allorquando bisogna fermarsi a qualunque costo.

Il Westinghouse, difficilmente moderabile, non può esser impiegato nelle lunghe discese a forti pendenze.

Il *Vacuum*, non automatico, è pericoloso in caso di rottura delle congiunzioni, perchè non ferma la parte restante del treno.

Per ambidue, ma specialmente pel Westinghouse, la manutenzione è molto difficile, e la regolarità non è assicurata.

Da quanto precede, si può tuttavia affermare, che il freno a vuoto sarebbe d'una manutenzione molto più facile e di un servizio più regolare che il Westinghouse; ma ci è impossibile dire in modo sicuro se l'uno o l'altro permetterebbe, in un servizio prolungato, la manutenzione regolare dei freni installati su 4500 vetture, circolanti sopra una rete di 7000 chilometri.

Noi siamo d'avviso che, nello stato attuale, ambidue sono ancora troppo imperfetti, perchè si possa consigliarne l'applicazione sulla nostra rete; e che bisogna quindi continuare le esperienze, fino a che si arrivi ad un punto più pratico e più sicuro.

Riconosciamo nondimeno che i lavori fatti finora sui freni continui hanno avuto il grande merito di eccitare potentemente le idee sulla questione dei freni. Le condizioni da raggiungere furono in ogni parte ben definite e studiate; e se i sistemi esperimentati non hanno ancora dato risultati affatto soddisfacenti, ci sembra fin d'ora intravedere la possibilità di costruire un freno che soddisfi a tutte le condizioni richieste.

VIAGGIO DI PIACERE DA PARIGI A VENEZIA.

Il recente viaggio di piacere da Parigi a Venezia, organizzato e compiuto dalle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo ed Alta Italia, è riuscito assai bene.

In tutto il lungo percorso, di circa 700 leghe tra via ferrata e laghi, non si ebbe a lamentare il minimo incidente.

Il viaggio si compiè con grandissima soddisfazione di tutti coloro che vi presero parte, e specialmente di quelli che affidarono all'Agenzia Lubin di Parigi la cura di procurar loro l'alloggio negli alberghi, e le guide per la visita de' monumenti, dei musei e delle cose più importanti.

Arduo problema fu mai sempre quello di trovare il modo di rendere accessibili a tutte le borse questi mezzi d'istruzione, questi utili divertimenti. Lo spirito di associazione lo risolse; ed in omaggio all'unione delle forze, quasi ognuno può ora approfittare di queste gite, mentre una volta erano riservate ai soli favoriti dalla fortuna.

Ma il maggior merito sta ancora nell'aver saputo conciliare il buon prezzo col buon trattamento; impiegare bene tutto il tempo senza disagi e senza fatiche; schivare al viaggiatore tutte le noie, le preoccupazioni, che turbano chi trovasi per la prima volta in paese straniero; distribuire le cose da visitarsi con fine discernimento. E tutto ciò è dovuto alla intelligenza del sig. Lubin, e del suo egregio rappresentante in Italia, sig. Chiari.

I 120 *toristi* non vollero lasciare l'Italia senza prima aver esternato ai detti signori Lubin e Chiari la loro piena soddisfazione; e trovandosi appunto riuniti nella gran sala del *buffet* di Torino, dopo la refezione d'addio, venne redatto da un distinto membro della stampa scientifica parigina il seguente indirizzo, che ben volentieri riferiamo:

Torino, 29 settembre 1879.

Egregio sig. Lubin,

Al momento di rimpatriare per forse non più riunirci, desideriamo esternarvi la nostra completa soddisfazione e gratitudine per questo stupendo viaggio, stato da voi sì bene diretto.

Alle Amministrazioni ferroviarie di Francia e d'Italia, che ne presero l'iniziativa, mandiamo le nostre sincere congratulazioni; ad esse sono debitori tutti coloro che sanno quanto guadagnino i popoli a visitarsi vicendevolmente, e quanto vantaggio possano trarre i nostri compatriotti dalla conoscenza delle innumerevoli meraviglie naturali ed artistiche, che l'Italia possiede.

Cionullameno non esitiamo ad affermare che tale iniziativa perderebbe in gran parte del suo pregio, se la vostra opera non vi si fosse associata per completarla, nel guidare cioè i viaggiatori e nell'assicurare loro anticipatamente, e con poca spesa, tutti i divertimenti, che essi vennero a cercare in Italia; e ciò al fine di evitar loro le noie derivanti dalla ignoranza della lingua o degli usi del paese, e per premunirli essenzialmente contro la ingordigia e le molestie degli albergatori, vetturini, interpreti, ciceroni ecc. ecc., che sono dappertutto le arpie delle piccole borse.

Ad onore del vero, dobbiamo assicurare che furono superate le nostre aspettazioni. Ne siamo in vero meravigliati; e vogliamo appunto darvene spontaneamente questa prova, nel precipuo intento ch'essa possa giovare al successo della vostra impresa, eminentemente utile ed anche generosa.

Sarebbe una vera temerità il voler ancora raccomandare ai nostri connazionali di visitare l'Italia.

Tuttavia non lascieremo di notare il grande vantaggio che ne ridonda dalla buona distribuzione dell'itinerario e delle fermate, come voi avete saputo fare con un'abilità di vero artista, disponendo sorprese, passaggi, contrasti, in modo così svariato, piacevole ed attraente, da raddoppiare le nostre gradite impressioni.

E diffatti, allo spettacolo sublime delle Alpi, opera esclusiva della natura, successe quello di questa bella Torino, che rammenta l'uomo nella sua civilizzazione attuale.

Venne dopo Verona, città ricca di fortificazioni e di monumenti, di stile tutto medio-evale.

Fece seguito Venezia, la regina dell'Adriatico, la incomparabile Venezia, che rapisce veramente chi la vede per la prima volta. I suoi canali, le sue brune gondole, quel silenzio quasi sepolcrale che vi regna per ogni dove, la vista della Laguna, del Lido, e segnatamente i grandi monumenti e le sue magnifiche chiese sollevano lo spirito del visitatore, e lo fanno pensare ai tanti scrittori, poeti ed artisti, che si inspirarono a siffatte meraviglie

Vennero poscia, nel ritorno, Milano ed i Laghi Maggiore e di Como.

La grande Milano, antica e moderna ad un tempo, bella d'una beltà speciale, che non ha nulla di comune colle città già viste. Industriosa, ricca, animata, pregevole soprattutto pei suoi monumenti, tra cui primeggia il Duomo, opera unica nel suo genere, a detta di molti, la più perfetta, la più completa che si conosca.

Che diremo poi di quei due immensi specchi, che sono i laghi Maggiore e di Como? Essi riflettono un magnifico cielo, e sono coronati da una infinità di ville e villini, che coi loro parchi e giardini pittoreschi, colle loro graziose torricelle, colla varietà della loro forma e positura e dirimpetto alle gigantesche Alpi, alle cui falde paiono seminati, dànno a quei siti un aspetto imponente ed incantevole, che esalta lo spirito il più austero il più scettico.

Noi vi preghiamo, egregio signore, di partecipare ai vostri collaboratori in Italia e segnatamente al sig Chiari, la cui attività, intelligenza e zelo sono superiori ad ogni elogio, l'espressione del nostro pieno soddisfacimento, e di gradire voi stesso i sensi di tutta la nostra considerazione.

Questo indirizzo, che esprimeva fedelmente l'intimo pensiero degli astanti e che fu coperto immediatamente di firme, fu spesso nella lettura interrotto da applausi, che alla fine si convertirono in una calorosa acclamazione, con replicati evviva ai signori Lubin e Chiari.

Questi signori, vivamente commossi, ringraziarono con effusione, e promisero di organizzare per la prossima primavera un nuovo viaggio di piacere per Firenze e Roma.

Nostre Corrispondenze

Roma, 14 ottobre.

Dalle varie Commissioni incaricate dello studio delle ferrovie economiche, si sta con alacrità esaminando i progetti per classificare nelle varie categorie delle linee complementari del Regno quelle alle quali, avendo il carattere d'interesse locale, si potrà con successo applicare il sistema economico, che gioverà non solo a risolvere in modo pratico il grande problema ferroviario, ma renderà possibile di eseguire in brevissimo tempo,e con lievissimo sacrifizio dello Stato e dei Comuni interessati, tutte le linee previste dalla legge del 29 luglio p. p.

Mentre per tale importante lavoro si deve tributare lode al ministro Baccarini, che con tanto senno pratico saprà rendere attuabile la detta legge sulle costruzioni ferroviarie, facciamo voti che il Parlamento, preoccupandosi delle vere condizioni finanziarie del paese e della necessità di prontamente provvedere alla costruzione delle ferrovie, vorrà coronare l'opera del Ministro col darvi tutto il suo appoggio.

Intanto che si sta preparando l'importante lavoro sulle ferrovie economiche, e che in ogni dove, a cura del Governo, si stanno eseguendo gli studii definitivi dei progetti, i cui lavori dovranno in parte essere attivati nel prossimo anno, facciamo luogo ad alcune notizie sulle linee già in costruzione. —

E principiando dalle ferrovie Sarde, vi dirò che i lavori della prima sezione fra Oristano e Paulilatino volgono al loro termine, non restando che da collocare a sito le travate metalliche del ponte a tre campate, della complessiva luce di m. 90, sul fiume Tirzo; e con eguale attività verranno pure intrapresi quelli della seconda sezione fra Paulilatino e Macomer, che comprende la variante approvata per Abbassanta e Borore; e volgono egualmente a termine quelli della terza sezione fra Macomer e Giave; i quali lavori tutti delle dette sezioni, la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha ferma intenzione di ultimare nella primavera del 1880; per cui a quell'epoca si troverà aperto all'esercizio l'intero tratto fra Oristano e Ozieri, di chil. 112 circa.

Per il tratto fra Ozieri e Terranova, con decreto del 4 corrente ottobre, venne approvato il progetto della travata metallica da costruirsi per il ponte sul fiume Ozieri, in costruzione nella sezione fra Ozieri ed Oschiri; e con successivo decreto dell'8, venne approvato il progetto particolareggiato della settima sezione, compresa fra Oschiri e Monti, di chil. 22; per cui non resta da approvare che l'ultima sezione da Monti a Terranova, a complemento delle linee del secondo periodo, comprese fra Oristano e Terranova, del complessivo sviluppo di chilometri 184. —

Passando dalla Sardegna alla Sicilia, troviamo che nella ferrovia Palermo-Trapani si lavora pure con grande attività su tutta la linea per il compimento delle opere di arte e movimenti di terra. Vennero pure iniziati i fabbricati delle case cantoniere e Stazioni; come pure trovasi in corso la posa dell'armamento, la quale da Palermo ha già raggiunto la Stazione di Carini.

Con decreto in data del 10 corrente, vennero approvati i progetti particolareggiati dei piani generali di armamento delle Stazioni di Marsala, Mazzara e Trapani; e si trovano già in corso di esame, presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, gli altri piani generali di tutte le Stazioni e fermate da costruirsi per tale linea.

Dallo stato attuale d'avanzamento dei lavori, si ritiene che la Società concessionaria della ferrovia Palermo-Trapani si troverà in grado di aprire all'esercizio entro il primo trimestre 1880 quattro tronchi, della complessiva lunghezza di chil. 122. —

Ritornando ora sul continente, dirò che proseguono pure

con attività i lavori della ferrovia Camerlata-Chiasso per il tronco di diramazione fra la Stazione di Como ed il lago; anzi essi volgono al loro termine, essendo collocate in opera le travate metalliche del grande viadotto che attraversa il Borgo Vico, e si lavora alla posa dell'armamento; come pure nella Stazione lacuale trovasi pressochè ultimata la banchina d'approdo, nonchè i fabbricati della Stazione, e si stanno ora compiendo i movimenti di terra. Anche questo tronco, che compieta la ferrovia da Camerlata a Chiasso, si spera sarà ultimato ed aperto all'esercizio entro il corrente anno. —

Finalmente il Consiglio provinciale di Foggia, preoccupandosi delle condizioni difficilissime in cui versa la popolazione operaia ed agricola per la carezza dei viveri, nella seduta del 29 p. p. settembre ha deliberato di essere pronta, non solo a versare i due decimi spettanti alla Provincia per la costruzione delle linee Lucera-Foggia e Foggia-Manfredonia, ma di anticipare le quote spettanti allo Stato, in base alle altre condizioni dell'art. 15 della legge sulle nuove costruzioni ferroviarie. Sarebbe perciò desiderabile che il Parlamento, preoccupandosi anch'esso della vera condizione in cui versa il paese, volesse assecondare le giuste istanze della Provincia di Foggia, per dare lavoro alle classi povere nella prossima stagione invernale. —

Per ultimo, tra le notizie ferroviarie vi aggiungerò che, il regio Commissario per l'esercizio delle ferrovie Meridionali, cav. Fossati, essendosi nella scorsa settimana recato a visitare la linea Taranto-Reggio nei punti in cui si verificò l'interruzione di servizio pei guasti causati dall'ultima piena, venne stabilito che nel sito dell'esportato ponte sul fiume Lipida, fra Cirò e Torre Melissa, si abbia ad eseguire il trasbordo a piedi pei viaggiatori per una distanza di m. 300 circa. Si ritiene però di poter entro 25 giorni ricostruire il ponte asportato dalle acque, e quindi riprendere il regolare servizio. —

Dal Ministero dei lavori pubblici venne dato testè incarico all'ingegnere sig. Pesapane cav. Francesco, sotto-Commissario per l'esercizio delle ferrovie Meridionali, di procedere allo studio particolareggiato della linea Candela alla Fiumara d'Atella, con incarico di adottare in tale progetto il sistema delle ferrovie economiche. —

Dalla Sezione 1ª del Consiglio superiore dei lavori pubblici vennero approvati i progetti per le seguenti opere:

Fermata a Civita Lavina sulla ferrovia Roma-Napoli;

Travata metallica, di 20 metri di luce, al secondo passaggio sul Volturno della nazionale d'Alfedine, in provincia di Campobasso; piani generali delle Stazioni di Sinaxis, Solarussa e Bandolo, nella 1ª Sezione della suddetta linea da Oristano e Paulilatino (ferrovie Sarde); impianto di una Stazione a Vada sulla ferrovia Maremmana, e nella località detta la Pioppa, fra Vergato e Marzabotto lungo la linea Bologna-Pistoia; infine consolidamento della trincea fra le progressive chilometr. 115 + 598 e 115 + 770 della ferrovia Eboli-Baragiano.

Il Consiglio generale poi approvò il progetto per una ferrovia economica da Parma a Suzzara; ed esaminati tre tipi normali per le piattaforme stradali di una rete di ferrovie economiche nella provincia di Napoli, ne approvò due, suggerendo pel terzo alcune modificazioni. X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 30 corr. avrà luogo la solenne inaugurazione ufficiale della ferrovia Pontebbana, tanto sul territorio italiano, quanto sull'austriaco; ed il 1° novembre seguirà l'apertura dell'intera linea, Tarvis-Pontebba-Udine al pubblico servizio, secondo le norme e l'orario concertato a Vienna fra i delegati italiani ed austriaci, e che verrà in breve pubblicato.

La cerimonia d'inaugurazione si farà nel modo seguente: Ricevimento nel mattino a Pontafel dei delegati italiani da parte degli austriaci; ispezione in comune della linea Pontafel-Tarvis; poi ritornò a Pontafel, ove sarà preparata una refezione.

Il treno inaugurale proseguirà poscia alla ispezione della linea italiana sino ad Udine; e quivi il nostro Governo offrirà un banchetto agli ospiti austriaci ed agl'invitati.

Sappiamo poi che il comm. Massa, Direttore dell'esercizio dell'Alta Italia, si recherà nella corr. settimana ad Udine per prendere gli opportuni concerti con quel Prefetto, incaricato di rappresentare il Governo nella cerimonia inaugurale. Il comm. Morandini vi rappresenterà l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

A rappresentare il Governo austriaco venne delegato il cav. Nördling, Direttore generale delle Strade ferrate dell'Impero austro-ungarico; e crediamo che il comm. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate italiane presso il Ministero dei lavori pubblici, rappresenterà questo Ministero.

Alcuni giornali hanno, in questi giorni, diffuso la notizia, che il cav. ing. Benazzo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici le sue dimissioni da membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Noi siamo in grado di confermare tale notizia, aggiungendo che la presentazione delle dette dimissioni è avvenuta già da parecchi giorni, ma che finora l'on. Ministro non ha creduto di accettarle.

I giornali hanno pure asserito in questi giorni che dal suddetto Consiglio d'amministrazione venne emanata una circolare, con cui si sarebbe fatto conoscere agl'impiegati dei varii Servizii che, finchè dura l'attuale esercizio governativo provvisorio, *non si sarebbero più fatte promozioni nel personale* dell'Amministrazione ferroviaria.

Possiamo dichiarare che tale notizia è insussistente.

Delegati speciali delle Amministrazioni ferroviarie italiane terranno quanto prima in Roma una conferenza per concretare un regolamento comune per la concessione dei compartimenti riservati e pel rilascio dei biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto.

Ci scrivono da Palermo che la Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle ferrovie è ripartita pel continente, dopo aver tenuto quattro sedute, che riescirono assai interessanti, poichè le persone interrogate hanno svolto gli argomenti di cui si trattava con singolare elevatezza e serietà di concetti, che fanno contrasto con le frivolezze e coi pettegolezzi lamentati altrove.

A compimento delle notizie riportate nei nostri numeri del 1° ed 8 corr. circa il *tromway* Monza-Casatenuovo-Monticello-Barzanò, possiamo aggiungere che le locomotive destinate all'esercizio di questo *tramway* furono espressamente studiate e costrutte nella fabbrica di Chr. Hagans di Erfurt (Germania), allo scopo di poter superare le pendenze del 3.80 p. 0[0, esistenti nel detto *tramway*, con tre vetture cariche,

e poter transitare in ristrettissime curve, il cui raggio minimo discende a m. 18. Le prove fatte e l'esercizio già iniziato dimostrano che le suddette locomotive corrispondono perfettamente alle condizioni prestabilite.

La Casa costruttrice Hagans è rappresentata in Italia dal sig. cav. ing. Gaetano Capuccio di Torino.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tariffe ferroviarie. — Leggesi nel *Diritto*, del 12:

Il Ministero dei lavori pubblici ha accettato la proposta della Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, la quale, in vista della prossima soppressione sulle ferrovie tedesche delle attuali tariffe dei servizii internazionali e della sostituzione di altre uniformi a quelle applicate sulle stesse linee ai trasporti di servizio interno, vorrebbe prevalersi di questa contingenza per concertare colle Amministrazioni delle ferrovie tedesche le nuove tariffe internazionali e fare che le medesime, per quanto riguarda la propria rete, fossero formate sulle basi di quelle antecedenti attuate il 16 febbraio 1872. Lo stesso sistema essa si propone di tenere per l'ordinamento del servizio italo-austriaco, per il quale sono in corso trattative colla Südbahn e colla Rodolfiana.

Intanto, in attesa della conclusione dei nuovi accordi, facendosi l'apertura del tronco Pontafel-Tarvis è stato stabilito che il servizio internazionale, per quella, linea dei viaggiatori e delle merci abbia ad eseguirsi in base alle tariffe interne vigenti sulle rispettive reti, salvo ad attuare in seguito quelle internazionali, che saranno concertate ed approvate.

Servizio ferroviario in Piemonte. — Ad alcuni reclami sporti dall'on. A. Ceresa, deputato al Parlamento, il Ministro dei lavori pubblici rispose colla seguente lettera:

Onorevole Collega — In risposta alla di lei lettera circa gli orarii ed il servizio ferroviario in Piemonte, le comunico un pro-memoria del Direttore generale delle Strade ferrate. Dallo stesso ella vedrà che questo Ministero non ha tralasciato di adoperarsi per ottenere, nei limiti del possibile, il miglioramento da lei invocato.

Dev.mo Collega A. BACCARINI.

Il pro-memoria della Direzione generale delle Ferrovie è del seguente tenore:

« In seguito al ricorso degli onorevoli senatori e deputati piemontesi presentato dall'on. Ceresa nel dicembre ultimo, riguardante l'andamento del servizio ferroviario in Piemonte e specialmente poi gli orarii dei treni fra l'Alta Italia e Roma, il Ministero si diede premura di promuovere quei miglioramenti che si rendevano senz'altro possibili; e poscia, per quanto riguarda le comunicazioni fra Torino e Roma, diede incarico al comm. Biglia, ispettore dell'esercizio delle ferrovie, di esaminare sopra luogo le diverse questioni, e, sentiti i funzionarii delle Amministrazioni ferroviarie delle Romane e dell'Alta Italia, vedere quali miglioramenti e riforme eravi modo di introdurre nei treni diretti Torino-Milano-Roma, vie Pisa e Firenze.

« Di più, il ricorso in parola fu trasmesso al Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Alta Italia, il quale lo esaminò diligentemente, e presentò una relazione, nella quale si rispondeva punto per punto alle osservazioni in esso contenute; con considerazioni analoghe quasi a quelle già sottoposte all'attenzione di S. E. nel pro-memoria compilato, a tale riguardo, da questa Direzione generale ai 31 dicembre dello scorso anno 1878.

« Infine, il comm. Biglia avendo riferito sopra l'incarico ricevuto, nello scorso aprile, dai 16 ai 30 ebbero luogo presso questo Ministero, fra i delegati governativi e quelli delle varie Società esercenti le ferrovie, conferenze per lo studio delle modificazioni da apportarsi agli orarii, pel miglioramento del servizio diretto fra Roma e l'Alta Italia per le vie di Pisa e Firenze, e pei cambiamenti che si sarebbero dovuti conseguentemente introdurre nei treni delle linee di diramazione. Risultò da tali conferenze che, per guadagnare 40 o 50 minuti circa, sul tempo della percorrenza fra Torino e Roma, si dovrebbero sopprimere varie fermate in Stazioni abbastanza importanti; e di più, che i treni, specialmente per la via di Pisa, si eseguirebbero con orario eccessivamente ristretto, e non avrebbero più alcuna latitudine per guadagnare nel percorso il tempo eventualmente perduto, per causa di qualche ritardo od accidente qualsiasi, nel lungo viaggio fra i punti estremi.

« A fronte di tali ostacoli, di considerazioni presentate al Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate Alta Italia, e di opposizioni, sebbene appoggiate a ragioni di servizio, messe innanzi dalla Società delle Strade ferrate Meridionali per non poter mantenere le coincidenze dei propri treni a Bologna, qualora venissero attuati i discussi cambiamenti d'orario, il Ministero non ha creduto che fosse da attivarsi, durante l'estate in corso, il riordinamento dell'orario generale ferroviario, che sarebbe stato una conseguenza dei cambiamenti nella corsa dei treni celeri fra Roma-Torino e Milano. Sospesa così ogni variazione, il Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia prese però impegno di studiare un progetto di riordinamento degli orarii attuali da attuarsi nel futuro mese di novembre, e di migliorare il servizio, soddisfacendo, per quanto sarà possibile, alle istanze degli onorevoli senatori e deputati piemontesi, alle quali si riferisce il signor deputato Ceresa nella lettera che si restituisce.

« VALSECCHI ».

P. S. Tutto ciò antecedentemente alla mia gestione. Ora farò ogni premura per ottenere l'intento.

A. BACCARINI.

Tramway Ivrea-Santhià. — La *Gazz. Piem.* ha per telegrafo da Salussola, 12:

Il Comitato per la costruzione della *tramvia* tra Ivrea e Santhià s'è radunato quest'oggi in Cavaglià, e deliberò di concedere la costruzione e l'esercizio della linea all'imprenditore sig. Gianoli, dandogli il sussidio di L. 150,000, colla condizione però che la linea sia ultimata in un anno di tempo, a partire dal giorno della concessione definitiva.

Ferrovia succursale ai Giovi. — Leggiamo nel *Commercio di Genova*:

Il 13 mattina, nella sala consigliare del Municipio di Alessandria, si adunavano i rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della succursale della Ferrovia dei Giovi per le valli di Stura ed Orba. Erano presenti varii deputati e senatori: in assenza del presidente del Comitato promotore, cav. Edoardo Pizzorni, perchè indisposto di salute, l'assemblea era presieduta dall'on. senatore Zoppi.

Sentita la relazione fatta, a nome del Comitato promotore, dall'egregio ing. Bosco, e dopo ampia discussione, a cui prendevano parte specialmente gli on. senatori Saracco e Zoppi, gli on deputati Spantigati e Dossena, il conte Celestino Tornielli, il conte Gaioli Boidi e varii rappresentanti i Comuni interessati, l'Assemblea deliberava di rinnovare formali istanze al Governo, perchè nello studio dei progetti per la succursale alla ferrovia dei Giovi venga tenuto conto di quello per le valli di Stura ed Orba, e sia adottato, come meglio rispondente di ogni altro ai bisogni generali, sia sotto l'aspetto economico che strategico, nello stesso tempo che provvede a rilevantissimi interessi locali.

— Anche il Consiglio provinciale d'Alessandria, presieduto dall'avv. senatore Saracco, e sulla proposta dei consiglieri sig. Zoppi, deputati Spantigati ed Ercole, conte Grioli ed altri, deliberava a grande maggioranza di fare instanza al Governo perchè venga adottata la linea Valle Stura ed Orba, come succursale alla ferrovia dei Giovi, obbligandosi la Provincia di Alessandria a dare quel maggior concorso che fosse del caso, in conformità alla legge. Fa pure voto che tale linea venga construtta con tutta la possibile sollecitudine.

Ferrovia Parma-Spezia. — Si ha da Parma, 12:

Il Ministro dei lavori pubblici ha telegrafato alla Direzione tecnica di Genova per spingerla a sollecitare il più

che fosse possibile i lavori relativi alla Parma-Spezia. L'on. Baccarini ha pure voluto una esatta relazione di ciò che si è fatto fin qui; e da essa avendo potuto scorgere che le cose non procedono colla desiderata sollecitudine, ha dato ordine che alla Sezione di Parma siano aggregati altri due ingegneri.

Ferrovie del Friulì. — Leggesi nel *Giornale di Udine*, del 7:

Sulla questione ferroviaria, e specialmente sopra un'offerta fatta da un imprenditore per la linea Udine-San Giorgio di Nogaro, ci fu ieri, presso il Municipio di Udine, uno scambio d'idee tra alcuni membri della Deputazione provinciale e della Camera di commercio, ed i Sindaci di Udine e di Palmanova, e l'ing. Chiaruttini, che sta compiendo il progetto per quella linea. Esaminata la questione in relazione alla spesa della ferrovia, ai prodotti eventuali di essa, alla parte che può avere il Governo secondo la recente legge sulle ferrovie, a quella che toccherebbe ai Comuni più direttamente interessati, ai provvedimenti finanziarii relativi, ne nacque in tutti la convinzione, che quest'opera utilissima si possa fare, purchè tutti vi concorrano per la loro parte.

Speriamo che ciò avvenga, e presto, e che con questi si possano conciliare anche altri vitali interessi per il nostro paese.

Ponte e Tramway sulla Laguna — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia*, dell'11:

Sappiamo che alla Deputazione provinciale di Venezia venne presentato il progetto di una strada a cavalli, che dal Campo SS. Apostoli, per le Fondamente Nuove, conduca con un ponte sulla Laguna, al Cimitero, a Murano, e di là a Campalto presso Mestre.

Il progetto venne presentato dalla Banca veneta di depositi e conti correnti, come capitalista, e dalla Società veneta di costruzioni come costruttrice; coll'appendice di una Società di *tramway*, che sarebbe disposta ad assumerne l'esercizio. Per la costruzione si chiede una sovvenzione; per l'esercizio, invece, la si dà.

Tramway Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono-Castano. — Domenica ebbe luogo la corsa di prova inaugurale del tronco Sedriano-Cuggiono.

Una eletta d'amici di Cuggiono improvvisava, nelle sale del palazzo Annoni, una lauta refezione ai membri del Consiglio d'amministrazione, ed a parecchi invitati, fra cui il vice-prefetto d'Abbiategrasso, il sig. Lavezzari ingegnere provinciale, e i sindaci dei Comuni sulla zona attraversata.

Alla frutta, il conte Aldo Annoni diede, con gentili ed applaudite parole, il benvenuto agli invitati.

Gli rispose con molto brio l'avv. Gastel, a nome del Consiglio d'amministrazione, brindando al conte Annoni, presidente del vecchio Comitato promotore, all'Impresa, alla popolazione di Cuggiono, a tutti coloro che prestarono il loro appoggio all'intrapresa.

Il consigliere Gavazzi cav. Emilio brindò alla sollecitazione del tronco Sedriano-Corbetta, ove diede la posta ai presenti per festeggiarne l'inaugurazione.

Alla sera, il paese era con molto buon gusto illuminato, e la vaporiera partiva fra le acclamazioni generali.

Il nuovo tronco di strada non lascia nulla a desiderare in quanto a solidità di costruzione, e le moltissime curve sono ingegnosamente studiate.

Fra qualche mese, quindi, il grandioso progetto dell'ing. Enrico Horwatb, il *tramway* di più lunga percorrenza nella provincia, dopo di avere trionfato di tutte le difficoltà, sarà interamente attuato.

Tramway di Firenze. — Leggiamo nella *Nazione*, del 13:

Ieri mattina, in mezzo ad un numeroso concorso di persone, e coll'intervento di varie Autorità provinciali e municipali, di alcuni alti impiegati delle Ferrovie e di altre persone invitate, ebbe luogo la prova della macchina a vapore pel *tramway*, alla quale fu dato il nome di *Silenziosa* (della fabbrica di Winterthur). Il signor Otlet, insieme al sig. Guillon, con quella gentilezza che li distingue fecero gli onori agl'invitati; e tutti, nell'andata e nel ritorno, poterono ammirare quanto perfetta sia quella macchina, quanto giusto sia l'appellativo che le si dà di *Silenziosa*, e come essa si fermi a volontà del conduttore, quasi spontaneamente, anche quando percorre la linea a grande velocità.

Martedì prossimo avrà luogo la prova definitiva, percorrendo la distanza tra Firenze e Campi.

Ferrovia economica del Galluzzo. — La *Nazione*, dell'8, scrive:

Il Consiglio comunale del Galluzzo, nella seduta del giorno scorso, sulla proposta dell'assessore Feri, e ritenuta la necessità di non trascurare lo sviluppo di tutto ciò che possa contribuire al miglioramento delle condizioni del Comune, ha nominato una Commissione per istudiare il progetto, proposto dalla Impresa Carosini e Josia, per la costruzione di una strada ferrata a sezione ridotta, nella quale sarebbero interessati i principali centri del Comune stesso, cioè il Galluzzo, le Tavernuzze e l'Impruneta.

A comporre la detta Commissione sono rimasti eletti l'avvocato Giulio Feri, il marchese Paolo Farinola, e il cavalier ingegnere Carlo Capei.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Leggiamo nella *Libertà*, del 14:

La stagione agricola, che ora si compie, non è punto buona pei fertili campi Tiburtini-Arsolani, Marsicani e Sulmonesi.

In vista pertanto di questa deficenza annonaria, è acceduta in Roma una speciale deputazione, nelle persone dei signori Pericoli comm. Pietro, Gori-Mazzoleni comm. Achille, Tomei cav. Pietro, Troiani comm. Giuseppe, Sciocchi avv. Rosato, Freda dott. Paolo, Tassara avv. Tommaso, Galli-Zugaro avv. Domenico, Di Lorenzo ing. Luigi, De Cesaris Michele, Del Pio Luigi e Canti Settimio, per presentare le petizioni firmate da 43 sindaci al Ministro dei lavori pubblici, e per invocare l'appoggio del Presidente dei ministri, allo scopo di ottenere che sia dato mano ai lavori al più presto possibile e nei luoghi ove più stringe il bisogno.

Nei giorni 8 e 9 corrente, il deputato Pericoli presentò la detta deputazione ai rispettivi Ministri, la quale espose a vivi colori i bisogni urgentissimi delle popolazioni, che attendono ansiose dal lavoro il modo di dar pane ai loro figli.

I detti Ministri promisero ed assicurarono che avrebbero spinti gli studii colla maggiore possibile alacrità, onde essere poi in grado di potere dar principio ai lavori sui primi del 1880, e specialmente nei luoghi ove è maggiore e più incalzante il bisogno.

Ferrovia del Vesuvio. — Un telegramma da Napoli, 13, all'*Opinione* reca:

Sono compiuti i lavori per la ferrovia a trazione funicolare sul Vesuvio.

— A questo proposito, non riescirà discaro ai nostri lettori di averne un'idea precisa dalla seguente descrizione.

Il piano inclinato, che dal piede del cono va sino al bordo del cratere, si trova sul versante occidentale del cono stesso, ed ha una lunghezza di 900 m. L'ing. Dall'Ongaro, valendosi dei consigli del dotto prof. Palmieri, fece seguire al tracciato di questo piano una linea, che può essere considerata al coperto dell'invasione delle lave.

L'elevazione verticale del piano inclinato è di 430 metri sopra il livello della Stazione situata al piede del cono, la quale è, alla sua volta, ad 800 m. sopra il livello del mare. L'inclinazione media è di 56 0[0], quella massima di 63 0[0].

La scelta del miglior sistema per render praticabile l'ascensione di questo piano inclinato, diede molto a riflettere, tanto a causa della rapidità delle pendenze, quanto per la mobilità del suolo, formato in gran parte di ceneri e lapilli, che franano sotto la più piccola pressione. Il sistema scelto, che è affatto nuovo, venne proposto dall'ing. Olivieri, il quale fu incaricato di metterlo in esecuzione. Il piano inclinato sarà protetto, da un capo all'altro, da un solido pavimento, una specie d'immensa graticciata fissa, gettata sulla lava e destinata a sostenere le rotaie.

I vagoni, le cui ruote sono costruite in modo da non poter uscire dalle rotaje, saranno rimorchiati da due funi d'acciaio, messe in movimento da una macchina a vapore installata al piede del cono.

Su tutti gli altri piani inclinati, *una sola* fune rimorchia i vagoni: qui avvene *due*, e prima di essere messe in opera, subirono una prova di trazione dieci volte maggiore di quella a cui esse saranno specialmente assoggettate.

Oltracciò, pel caso improbabile, per non dire impossibile, in cui queste due gomene dovessero rompersi contemporaneamente, ciascun vagone sarà munito di un freno automatico in forma di morsa, e straordinariamente potente, il quale fermerà immediatamente il veicolo: il treno si troverà istantaneamente arrestato in modo sicuro.

Questo sistema, il quale offre un complesso di precauzioni atte a rassicurare i più prudenti, ed anche i più timidi, venne approvato ed autorizzato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Restava a superarsi un'ultima e molto seria difficoltà, per assicurare l'esercizio regolare e produttivo di questa strada ferrata Nel mezzo delle lave non trovasi goccia di acqua; e se dovevasi farla venire da Resina, avrebbe costato più del vino In vista adunque dell' enorme quantità d'acqua necessaria per l'alimentazione della macchina a vapore, l'impresa trovavasi compromessa. Ma si vinse la difficoltà, dotando lo Stabilimento di due vasti serbatoj, che sono già in costruzione, situati l'uno presso la Stazione del piano inclinato, l'altro presso l'Osservatorio, per cui d'ora innanzi la Compagnia è sicura di non mancare mai d'acqua.

Ogni cosa adunque venne prevista, studiata, risolta, e tutti i lavori furono spinti simultaneamente con febbrile attività.

L'attentato contro il treno delle Indie. — Leggiamo nel *Corriere delle Marche*:

La realtà dell'attentato contro il treno celere da Bologna a Brindisi non può più porsi in dubbio, giacchè sappiamo che l'Amministrazione delle Meridionali ha deciso di premiare la lodevole condotta del guardiano, a precipuo merito del quale si deve l'essersi in detta circostanza evitato un disastro.

Fu quindi conceduto al guardiano suddetto un compenso di lire cinquecento; altre gratificazioni di minore importo e promozioni ad altri agenti, che concorsero coll'opera loro a sventare l'attentato e ad assicurare la prosecuzione del treno suddetto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A quanto si comunica alle *Notizie Basileesi*, il 12 settembre p. p. la Società della Ferrovia del Gottardo presentava un conto di fr. 19,152,947 in conto valori. Il corso del 18 settembre per questi valori presentava un maggior valore di fr. 250,000 circa in confronto del prezzo di compera. In conseguenza di tale aumento, il fondo di riserva della Ferrovia del Gottardo venne portato a fr. 1,285,000.

Si osserva poi che agli azionisti è sempre libero di versare la quinta rata e di liberare le loro azioni. Quegli azionisti i quali faranno il quinto versamento, riceveranno il titolo definitivo delle loro Azioni, il quale, durante il periodo di costruzione, cioè fino al 1° luglio 1882, dà una rendita semestrale di fr 16 = 12 marchi.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 33.10, dal lato di Airolo m. 23.40; in totale m. 56.50, cioè in media giornaliera m. 8.05. Restano ancora da perforare m. 801.50.

Sempione o Monte Bianco? — Anche il *Journal de Genève*, parla del progetto di forare il Monte Bianco. Finora il passaggio che pareva godere le preferenze delle Autorità competenti era quello del Sempione, per i molti vantaggi che offriva. La Confederazione Svizzera, il Cantone di Vaud e la Compagnia della Svizzera occidentale hanno assicurato il loro concorso a questo tracciato, qualora sia definitivamente adottato. La decisione dipende soprattutto dalla Francia, il cui largo sussidio è indispensabile al successo dell'impresa. Ma ecco che un rivale si presenta nel Monte Bianco! Il generale Billot ha sottoposto al Senato francese una relazione, nella quale raccomanda il traforo del Monte Bianco. Il progetto è appoggiato dal senatore Chardon in un opuscolo testè pubblicato. Il Chardon dice che il traforo del Monte Bianco è di gran lunga preferibile al traforo del Sempione: 1° perchè è sul territorio francese; 2° perchè abbrevia ancora la distanza, relativamente al Sempione, di 97 chilometri tra Parigi e Genova, e di 44 tra Parigi e Milano; di 140 tra Ginevra e Genova, e di 88 tra Ginevra e Milano. Il Chardon crede che il traforo del Monte Bianco costerà molto meno di quello del Sempione, e potrà esser compiuto più rapidamente, tanto da esser finito quando la linea del Gottardo sarà aperta (?). La galleria si prolungherebbe da Chamounix a Courmayeur per una lunghezza di 15 chilometri, e costerebbe, secondo il Chardon, 75 milioni, mentre la galleria del Sempione ne costerebbe 136. Or si vedrà a quale dei due tracciati il Governo francese darà la preferenza.

Ferrovia dell'Arlberg. — In relazione a quanto abbiamo precedentemente annunciato, la *Gazzetta di Francoforte* annuncia ora, che la Commissione dei periti radunata in Vienna il 2 corrente, sotto la presidenza del caposezione Nordling, si è dichiarata unanime sulla quistione di dar mano sollecitamente alla costruzione della ferrovia dell'Arlberg. Vennero poi discussi due progetti di tunnel: il primo, in alto, con una lunghezza di 6740 metri, del costo di 30,600,000 gulden; il secondo, più basso, con una lunghezza di 10,270 metri, del costo di 35,600,000 gulden. Questo secondo progetto sembra avere maggiori probabilità di essere adottato.

Ferrovie tedesche. — Nella conferenza di delegati delle Ferrovie tedesche tenuta a Dresda, i rappresentanti delle Ferrovie di Stato prussiane rifiutarono di mantenere la riduzione delle tariffe, che erano state precedentemente accordate pei trasporti di merci tra l'Austria-Ungheria e i porti del Mare del Nord.

La *National Zeitung* annunzia, d'altra parte, che la Direzione della ferrovia da Berlino ad Amburgo aveva chiesto al Ministero dei lavori pubblici una riduzione del 5 0/0 sulle tariffe dei trasporti di grano e farine tra le Stazioni ungheresi e i porti del Mare del Nord. Il ministro Maybach rispose che la riduzione domandata avrebbe per risultato di favorire i prodotti stranieri a spese di quelli nazionali, ciò che « dopo le dichiarazioni del presidente della Cancelleria, sarebbe incompatibile con la politica doganale e commerciale dell'Impero ».

— Leggiamo poi nella *Riforma*, dell'11:

Le Amministrazioni delle linee ferroviarie prussiane furono obbligate dal Ministero del commercio di Berlino a denunciare pel primo gennaio prossimo tutte le tariffe pel commercio internazionale, in quanto non siano fatte sul modello della così detta tariffa riformata. Non si può quindi prevedere se sarà possibile di stabilire nuove tariffe dirette col Regno d'Italia, nè sotto quali modalità.

Ferrovie in Serbia. — Da Belgrado annunziano alla *Politische Correspondenz*, che il Consorzio ferroviario russo Poljakoff e Compagnia ha fatto una offerta al Governo serbo, rispetto alla costruzione ed esercizio delle ferrovie serbe, senza garanzia dello Stato.

Ferrovia al Mar Rosso. — Re Giovanni d'Abissinia s'accinge a compiere un'opera, che avrà pel commercio africano una grandissima importanza. Scrivono, infatti, da Alessandria d'Egitto al *Fremdenblatt*, ch'egli ha intenzione, quando abbia ricuperato la costa nel Mar Rosso che l'Egitto è disposto a rendergli, di far costruire una strada ferrata dal porto d'Arkiko sul Mar Rosso, alla città di Adnea, nuova capitale dell'Abissinia.

Disastri in America. — Un telegramma del *Times* annunzia così lo scontro ferroviario, riferitoci dal telegrafo:

Vicino a Jockvon nel Michigan, all' una antimeri-

diana del 10 di questo mese, il treno espresso del Pacifico, diretto verso occidente, essendo già in ritardo, corse contro una locomotiva che stava sullo stesso binario. Il treno espresso aveva, oltre ai vagoni bagagli, altri undici vagoni per passeggieri. Questi ultimi vagoni furono letteralmente ammonticchiati gli uni sugli altri. Si scopersero già 25 cadaveri e 30 feriti; ma il numero esatto non si ha ancora, non essendosi estratte tutte le vittime dai rottami.

— Martedì poi dell'altra settimana, un treno sulla ferrovia di Chicago, presso Kansas, nel Missouri, fu arrestato da 20 uomini mascherati, dei quali parte stettero coi fucili spianati, mentre gli altri rubarono 50,000 dollari. Ciò fatto, si diedero alla fuga, nè si potè peranco scoprirli ed arrestarli.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nella *Libertà* del 9:

In questi giorni, i lavori delle grandi fabbriche di via Nazionale hanno ricevuto uno straordinario sviluppo, per cui, prima che l'inverno s'inoltri, tutta la via Nazionale sarà adornata di superbi palazzi ed importanti fabbricati.

A fare contrasto a quest'armonia edilizia, rimangono ancora deserte tre aree: quella della Banca Nazionale, quella dell'ex-proprietà Sacripante, ora del Comune, ed infine quella sulla quale dovrà sorgere il famoso palazzo dell'Esposizione di Belle Arti.

Senza perderci in vane parole, diciamo subito che la Banca Nazionale non pensa punto a fabbricare, almeno per ora, poichè il suo bilancio non le permette d'addossarsi una spesa, che, per quanto reclamata dall'opinione pubblica, non è per quest'Istituto d'una necessità assoluta.

L'area già Sacripante, messa in vendita dal Municipio ad un prezzo esagerato, non è stata acquistata da alcun proprietario. Sarà nuovamente messa all' asta con un ribasso sul primo prezzo d'incanto, e forse potrà essere venduta, poichè parecchi sono gli intraprendenti, che aspirano a possederla allo scopo di fabbricarvi subito.

Resta da ultimo l'area vicino a S. Vitale, destinata al palazzo dell'Esposizione; ma, siccome la quistione di questo edificio si collega col concorso governativo e coll'approvazione del Parlamento, per ora non si vede il modo di risolverla; e passerà ancora chissà quanto tempo prima che il palazzo dell'Esposizione, per il quale si è fatto tanto chiasso, possa essere costruito. Intanto notiamo per incidente che, mentre le aree appartenenti ai privati sono state subito occupate da eleganti fabbricati, quelle di proprietà del Governo, del Municipio o di Corpi morali servono ancora al pascolo delle capre.

E non solo il Governo ed il Municipio non pensano a fabbricare per loro conto, ma sembra che vadano a nozze, quando possono recare ostacoli al pieno sviluppo dell'iniziativa privata.

Ministero di agricoltura, industria e commercio. — La *Gazz. Uff.* dell'11 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 sett. p. p., preceduto dalla seguente relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze, on. Grimaldi:

Nei muri principali del locale ove ha sede il Ministero di agricoltura, industria e commercio, si sono verificate in quest'anno alcune gravi lesioni, alle riparazioni delle quali si è dovuto provvedere d'urgenza; ciò che ha cagionato una spesa straordinaria di L. 11,000.

Altra spesa di L. 40,000 è poi inevitabile pei lavori di adattamento in corso di esecuzione nell'ex-convento della Vittoria, onde collocarvi il Museo agrario ed il Comitato geologico.

Il fondo stanziato al capitolo n. 5 del bilancio di detto Ministero per riparazioni e adattamenti di locali, che è appena sufficiente a far fronte alle ordinarie riparazioni, non può affatto supplire alle spese straordinarie occorse in questo anno.

Per questi motivi, essendo indispensabile poter disporre della maggiore somma di L. 51,000 sul capitolo n. 5 (*Riparazioni e adattamenti di locali*) del bilancio pel Ministero di agricoltura, industria e commercio, il riferente, valendosi della facoltà concessa dall'articolo 32 della legge di Contabilità generale, ed in seguito a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri rassegna alla firma, di V. M. il decreto di prelevamento della predetta somma di lire 51,000 dal fondo per le *Spese impreviste*.

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Lavori al lago di Garda. — Leggiamo nel *Diritto*, dell'8 corrente:

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione, con incarico di esaminare e dichiarare quali provvedimenti tecnici possano attuarsi per migliorare le condizioni di efflusso del Lago di Garda, senza danno della città di Mantova e senza pregiudizio di altri interessi.

La Commissione dovrà presentare la sua relazione al Ministero non più tardi della fine del prossimo novembre.

(Nel prossimo numero pubblicheremo il decreto ministeriale, nonchè una lettera di un egregio nostro corrispondente, relativa all'argomento, ma giuntaci all'ultimo momento).

Navigazione fluviale. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 21 luglio scorso, controfirmato dai ministri Baccarini e Varè, con cui è approvato il regolamento per la fluttuazione dei legnami annodati in zattere, lungo il fiume Piave ed i canali lagunari, da Perarolo a Venezia, costituito da due parti distinte: l'una concernente la licenza temporanea da accordarsi alle singole Ditte che ne faranno domanda, l'altra concernente le condizioni sotto le quali dovrà esser fatta la concessione.

Navigazione postale nell'Adriatico. — La *Riforma*, dell'11, scrive:

Al Ministero dei lavori pubblici si sta esaminando il progetto di riordinamento generale del servizio di navigazione nell'Adriatico presentato dalla Compagnia Florio.

Questo progetto stabilisce gli approdi dei postali italiani a Salonicco, Spalato, Antivari e Bari, e fors'anche a Ragusa, e sarebbe di grandissimo vantaggio, come più volte dimostrammo, al nostro commercio colla Dalmazia.

Specialmente poi l'approdo a Spalato tornerebbe incalcolabilmente utile, essendochè quest'ultimo porto sta per essere messo in comunicazione con Mostar, per mezzo di una ferrovia a binario ridotto, come quella che fu adottata per la linea Brod-Serajewo.

Una Compagnia austro-inglese si è già costituita a tale scopo a Vienna, anzi i lavori di detta ferrovia furono già iniziati. (Vedi *Not. ferr. est.* pubblicate nell'ultimo *Monitore*).

Concorsi. — È aperto un concorso per titoli alle due cattedre di *meccanica* e di *tecnologia fisica e meccanica*, vacanti nella Scuola professionale di Biella. Gli insegnanti hanno obbligo di dare lezioni e fare esercitazioni diurne per circa dieci mesi dell'anno. Nell'inverno dànno anche alcune lezioni serali per settimana. L'orario medio settimanale è di 18 ore.

Lo stipendio annuo è di lire 2000, aumentabili di un decimo dopo un quinquennio. Il professore di tecnologia ha inoltre una indennità di lire 400 per la direzione del Gabinetto tecnologico.

Le domande e i documenti debbono essere diretti, non più tardi del 25 corrente, al presidente della Scuola professionale in Biella.

Museo industriale di Torino. — Leggiamo nel *Diritto*, del 12:

Il comm. De Vincenzi, senatore del regno, e l'ing. Filiberto Alasia sono stati scelti dal Ministro interinale di agricoltura, industria e commercio a membri della Commissione direttiva del regio Museo industriale di Torino.

Il relativo decreto sarà quanto prima sottoposto alla firma di S. M. il Re.

Petrolio nazionale. — Il *Corriere delle Marche* di Ancona annunzia che una Società italo-francese si è di recente costituita per lo sviluppo dell'industria del petrolio in Italia.

La Società avrebbe già ordinato macchine e personale in America per applicare da noi quei pratici sistemi di perforazione e depurazione, che in breve corso di anni han dato colà tanti straordinarii risultati, portando su quasi tutti i mercati del mondo, e per centinaia di milioni all'anno, quel prezioso prodotto divenuto un articolo di prima necessità.

I primi luoghi di esplorazione saranno Tocco (Abruzzo) e Rivanazzano (Lombardia).

Casse postali di risparmio. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di agosto 1879.

Nel mese di agosto 1879, i depositi importarono lire 2,752,415,37; i rimborsi, lire 1,802,256.31; quindi un residuo credito dei depositanti per lire 950,159,63.

Nei mesi precedenti dell'anno in corso, i depositi avevano importato L. 18,973,652,69; i rimborsi, L. 9,718,442,65; quindi un residuo credito di L. 9,255,230,04.

Biglietti del Banco di Sicilia. — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, del 13 settembre p. p., del Ministro del tesoro:

Veduta la domanda del Banco di Sicilia per essere autorizzato ad emettere biglietti suoi propri al portatore, a sensi della legge 30 aprile 1874, anche del taglio da lire 200, in sostituzione delle fedi dello stesso taglio intestate al Cassiere a somme fisse; il Ministro del tesoro, d'accordo col Ministero d'agricoltura, industria e commercio, determina quanto segue:

Art. 1. I biglietti al portatore ed a vista, del taglio da L. 200, che il Banco di Sicilia, ai termini di legge, può emettere in sostituzione delle fedi intestate al Cassiere a somme fisse, saranno in numero di 30,000, per la complessiva somma di sei milioni di lire, ed avranno i distintivi e i segni caratteristici prescritti.

Art. 2. Le antiche fedi in nome del Cassiere a somme fisse, del taglio da L. 200, mano mano che verranno sostituite dai nuovi biglietti, dovranno essere riscontrate, e quindi abbruciate, colle modalità prescritte dall'art. 5 del regolamento approvato con R. Decreto 17 settembre 1876, n. 3375 (Serie 2ª).

La Commissione internazionale di statistica, che doveva riunirsi nel corrente mese in Roma, fu aggiornata ad un'epoca da determinarsi. Il motivo principale di questo rinvio si è che i Direttori di statistica dei varii Stati della Germania devono avere fra loro numerose conferenze in questo stesso mese a Berlino, per stabilire un metodo unico e modelli uniformi per il censimento generale della popolazione di tutto l'Impero, che avrà luogo nel 1880. Non sarebbe stato loro cosa facile il riunirsi successivamente a Berlino ed a Roma, per motivi analoghi di studio, il primo dei quali era per essi di gran lunga più importante e più urgente.

Commemorazione di G. Stephenson. — La sera del 10 corr. nelle sale della Società promotrice dell'industria nazionale in Torino, aveva luogo un'adunanza per determinare quale fosse il miglior modo di festeggiare il cinquantenario dell'invenzione delle ferrovie. Numerosi erano gli intervenuti Presiedeva il sindaco comm. Ferraris; assistevano, fra gli altri, il commendatore Aiello, i signori Stanzani e Frescot, ingegneri delle Ferrovie dell'Alta Italia, l'ing. Baker, direttore dei *Tramways*, il prof. Elia, il Capostazione di P. N., ed i rappresentanti di parecchie Società operaie ed industriali.

Dopochè il segretario Paniè ebbe letta la relazione dell'operato del Comitato provvisorio, si intraprese un'animata discussione, che terminò coll'unanime approvazione d'un ordine del giorno, secondo cui l'adunanza, commendando l'operato del Comitato provvisorio, lo proclamava definitivo, e lo pregava di unirsi i signori Aiello, Frescot, Elia, Paglieri ed altri, e di voler dare un preavviso sui modi e sui mezzi atti a compiere il divisato festeggiamento.

Il telefono in Germania. — L'Amministrazione dei telegrafi impiega dei telefoni del sistema Siemens in 685 località; la distanza massima, a cui un dispaccio per telefono può essere trasmesso, è di 75 chilometri. La *Gazzetta di Colonia* dice che l'Amministrazione consacra tutta la sua attenzione al perfezionamento del telefono, e che essa ha l'intenzione, non solo di fare ulteriori sperimenti allo scopo di estendere la portata dello stromento da 50 a 100 miglia, ma ancora d'accordare sussidii agli autori di perfezionamenti riconosciuti efficaci.

Telegrafia sottomarina. — Da pochi giorni a questa parte, scrive il *Jornal des Débats* del 3, l'Africa del Sud trovasi in comunicazione telegrafica diretta con Zanzibar, che si unì mediante un cavo alla baia di Delagoa.

Una chiusa enorme. — Il generale Weitzel, ingegnere degli Stati Uniti, compie ora a S. Maria, dove il lago Huron comunica col lago Eriè, la costruzione d'una chiusa, che sarà la più grande del mondo.

Essa ha 515 piedi di lunghezza, 80 di larghezza, 18 di profondità. Una nave di 60 piedi di largheza potrà passare per le sue porte.

Il generale Weitzel crede che solo undici minuti basteranno in tutto per aprirla all'entrata e chiuderla all'uscita d'una nave.

Questo magnifico lavoro permetterà alla navigazione dei grandi laghi di svilupparsi ancor più, specialmente, dacchè il Canadà, da sua parte, ingrandisce e compie i canali laterali di S. Lorenzo.

L'obbiettivo di questi lavori si è di mettere le regioni interne del Dominion e degli Stati Uniti, lontane 1,600 chilometri dal mare, in grado di toccare l'Atlantico per la via più economica, se non la più corta, cioè per la via d'acqua, e di perfezionare con mezzi artificiali quelli che la natura ha già in parte preparato.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Servizio provvisorio Italo-Austriaco P. V. Via Pontebba

Col giorno *11 corrente*, l'I. R. Priv. Società della Strada ferrata Principe Rodolfo aprirà all'esercizio il tronco della I. R. Strada ferrata Austriaca dello Stato da Tarvis a Pontafel.

In pendenza delle pratiche tuttora in corso per istituire il servizio diretto fra le suddette Ferrovie Austriache e queste dell'Alta Italia, via Pontebba; e conforme a deliberazione del Consiglio d'amministrazione, si è stabilita collo stesso giorno *11 corrente* l'attivazione di un servizio provvisorio pei soli trasporti di *Merci a P. V.*, che sieno indirizzati: dall'Italia a Pontafel-loco; dall'Austria a Pontebba-loco; per il proseguimento, mediante ricarteggio d'Ufficio, a destinazione dell'Austria e rispettivamente dell'Italia.

Al pari della rispedizione e del ricarteggio d'Ufficio dei suddetti trasporti a P. V., è altresì riservato esclusivamente alle Amministrazioni rispettive l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali italiane ed austriache.

Le spedizioni da Pontebba a Pontafel, o viceversa, non sono punto accettate.

Il servizio a P. V. di cui trattasi è regolato dalle tariffe e condizioni di trasporto in vigore presso ciascuna Amministrazione; *oltre alle quali tariffe* ed a quelle per le operazioni e formalità doganali, sarà poi applicata *in generale*, e sempre in porto assegnato, la *quota fissa di L. 1 per tonnellata*, divisibile in 10 in 10 chilogrammi, per il percorso sul tratto intermedio fra Pontebba e Pontafel.

Ciò posto, in quanto concerne il percorso di queste linee saranno applicabili le tariffe generali e speciali del 16 febbraio

1872, colle modificazioni successivamente introdottevi, computando integralmente i relativi diritti fissi; come pure saranno applicabili per le già dette operazioni e formalità doganali italiane le tariffe e condizioni pubblicate coll'Avviso del 16 giugno 1874.

Le Stazioni di questa rete ammesse al provvisorio Servizio Italo-Austriaco P. V., via Pontebba, sono le stesse attualmente abilitate al Servizio, via Cormons, cioè:

Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia, Camerlata nuova, Carrara, Casale, Casalpusterlengo, Casarsa, Chivasso, Codroipo, Codogno, Como, Conegliano, Cremona, Cuneo, Desenzano, Domegliara, Este, Ferrara, Firenze, Gallarate, Genova P. C., Genova P. P., Ivrea, Lecco, Lodi, Lonigo, Lucca, Milano, Mantova (S. Antonio), Marano, Melegnano, Mestre, Modena, Monza, Mortara, Novara, Padova, Parma, Pavia, Pescantina, Piacenza, Pinerolo, Pisa P. N., Pistoia, Pontelagoscuro, Pordenone, Reggio, Rovigo, Sacile, Sampierdarena, S. Benigno, S. Pietro in Casale, S. Bonifacio, Savona, Sesto Calende, Sestri Ponente, Spezia, Susa, Torino P. N., Treviso, Udine, Varazze, Varese, Venezia, Verona P. V., Vercelli, Vicenza, Voltri.

Le spedizioni dovranno essere consegnate colle lettere di porto valevoli pel servizio interno, e colle prescritte Dichiarazioni doganali, le une e le altre in doppio esemplare.

Saranno ulteriormente notificate al pubblico, l'attivazione del definitivo servizio diretto Italo-Austriaco, via Pontebba, per viaggiatori, bagagli, cani e merci a G. V., e la sistemazione del già detto servizio provvisorio per le sole merci a P. V.

Milano, 9 ottobre 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le influenze dominanti, poco propizie, tennero depressi i valori ferroviarii nella decorsa settimana, e le transazioni scarse, a cui diedero luogo, segnarono costantemente una tendenza al ribasso. Le Azioni della Società delle Meridionali da 416 scesero a 410; le Obbligazioni relative da 284.50 a 284; i Boni invariati a 596.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, rimasero deboli tra il 292.25 al 292; del pari quelle della serie B, tra il 295.75 al 295.50. Le nuove a 270.25 circa.

Le Pontebbane ben sostenute da 439 a 441.25. L'apertura al pubblico servizio della linea Pontebba-Tarvis, fatto così desiderato e tanto importante, ha contribuito favorevolmente sul titolo.

L'Alta Italia si tenne sul 296.75; le Ferrovie Centrali Toscane sul 456. — Le Azioni Ferrovie Romane negoziate a 133.

Le Lombarde poco attive alla Borsa di Parigi al prezzo di 186 a 182; le Obbligazioni stazionarie a 262 circa. — Le Vittorio Emanuele a 267 e 268. — Le Azioni Romane a 115 e 116; le Obbligazioni a 311.

ESTRAZIONI

Ferrovia Torino-Savona-Acqui — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la distinta delle 60 Obbligazioni, da lire 500 cadauna, della Ferrovia Torino-Savona-Acqui, passate a carico dello Stato in seguito alla legge del 28 agosto 1870, n. 5858, e comprese nella 5ª estrazione annuale che ha avuto luogo in Firenze il 1° ottobre 1879 (in ordine progressivo).

11412 12089 12227 12601 13118 13153 13207 13736 14284
14359 14951 15109 15190 15193 15485 15654 16098 17025
17963 18029 18287 18848 19170 21513 21693 21855 23295
23464 23465 23569 23707 23745 23779 23999 25849 26034
26272 31603 64168 64476 64579 64646 65393 65658 66214
66227 66661 66680 66943 67273 67393 67726 67865 68058
68453 69230 70714 70941 71171 71694.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1879 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1880, dietro il deposito delle Obbligazioni, corredate delle 8 cedole (coupons) dei semestri posteriori a quello scadente il 1° gennaio 1880 (dal 33 al 40 inclusive).

CONVOCAZIONI

Banca Siciliana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 9 novembre p. v. in Messina (Municipio), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione e dei Censori, per la presentazione dei conti e bilancio, e per la elezione di consiglieri e censori uscenti.

Avvisi d'Asta

Il 22 corr., presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, tra l'abitato del Comune di Galdo e quello della frazione di Castelluccio, della lunghezza di chil. 6.037, per il presunto importo di L. 86,350.50. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 11,800 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Municipio di Chiavenna (prov. di Sondrio), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di arginatura a due tronchi del fiume Mera: il 1°, della lunghezza di m. 2537.75, per il presunto importo di L. 190,858.20; il 2°, della lunghezza di m. 4800, per il presunto importo di L. 253,418. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale pel 1° tronco L. 2000, e pel 2° L. 3000; cauzione definitiva pel 1° tronco L. 20,000, e pel 2° L. 30,000, in denaro o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'8° ed ultimo tronco della strada provinciale da Campomarino a Pietracatella, compreso tra l'innesto della provinciale presso S. Elia, per la presunta somma di L. 81,330. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 4500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Francavilla Fontana (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento e ricostruzione del Cimitero comunale, per il presunto importo di L. 49,353.60. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito interinale L. 550 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5500, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Gravina (prov. di Bari), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di basolamento di tutte le vie interne della città, per il presunto importo di L. 219,899.50. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva egnale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'inalveazione del torrente Rialto, nella 1ª sezione del Bacino del Sele, dall'attuale derivazione per la colmata dalla fonte al fiume Tusciano, della lunghezza di m. 2017.19, per il presunto importo di L. 42,560. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di tonn. 350 di litantrace grasso, per la somma complessiva di L. 14,700, da consegnare alla Direzione medesima entro 60 giorni. Deposito L. 1500 in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso le Direzioni dei Commissariati militari dei tre Dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli e Venezia) si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 750 m. c. di legname Pino di Corsica in pezzi squadrati, per il presunto importo complessivo di L. 60,375. Consegna all'Arsenale di Spezia nei modi prescritti dal Capitolato. Deposito L. 6037.50 in contanti o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Polverificio di Scafati, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 250,000 di cloruro di potassio, per la complessiva somma di L. 70,000. Consegna alla Direzione medesima entro 120 giorni. Deposito L. 7000 in contanti o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso le Direzioni dei Commissariati dei tre dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli e Venezia), si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 89,500 olio d'oliva 1ª qualità per macchine, e chilog. 750 olio d'oliva finissimo per Siluri, per la complessiva somma di L. 117,700. Consegna a tenore del Capitolato. Deposito L. 11,770, in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

37ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	445,416.24	308.03
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	412,150.40	285.03
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 33,265.84	+ 23.00
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	15,346,178.31	10612 85
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	14,185,274.72	9,810.01
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,160,903.59	+ 802.84
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	164,836.34	142.72
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	155,115.47	135.24
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 9,720.87	+ 7.48
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.41	5,911,847.44	5,121.10
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.75	5,191,123.84	4,534.72
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.66	+ 720,723.60	+ 586.38

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,634.87	18,059.20	10,611.90
Piccola Velocità	7,502,29	567.40	2,155.35
Totali . . .	51,137.16	18,626.60	12,767,25

Strade Ferrate Romane

28ª Settimana — *Dal* 9 *al* 15 *luglio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	528,306.27	16,387.50
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	488,926.26	15,385.64
Differenza (in più . . .	24	39,380.01	1,001.86
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 luglio 1879 .	1,670	14,581,804.74	16,260.41
Periodo corr. 1878	1,657	14,322,535.11	16,096.60
Aumento	13	259,269.63	163.81
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	7,592.88	»	31,744.32	39,337.20
Bagagli e cani.	»	133.31	»	658.64	791.95
Merci a G.V. ..	»	690.61	»	4,305.52	4,996.13
Merci a P.V. ..	»	7,997.25	»	28,499 99	36,497.24
Introiti diversi.	»	312.67	»	460.28	772.95
Totale L.	»	16,726.72		65,668.75	82,395.47

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

Avviso per fornitura di Sevo Bianco.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'acquisto di chilogrammi 50,000 Sevo Bianco, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero attendere a tale fornitura.

Il Capitolato contenente le condizioni in base alle quali dovrà essere fatta questa provvista, è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, e nei Magazzini di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, ROMA e NAPOLI.

Le offerte potranno essere fatte tanto per l'intiera quantità indicata sopra, quanto parzialmente per quantità non inferiore però a 5000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire ben suggellate, alla Direzione generale suddetta avanti le ore 12 meridiane del giorno 21 corrente e dovranno essere accompagnate dal campione di almeno chilogrammi 5, marcato con una cifra che dovrà essere ripetuta nell'offerta.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la fornitura di Sevo Bianco.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta dovrà fare nella Cassa sociale un deposito di L. 25 per ogni mille chilogrammi, in contanti o in Cartelle del Debito pubblico, al corso del giorno.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori.

Firenze, 5 ottobre 1879.

La Direzione generale.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 80,000 di Olio di Oliva di cui chilogrammi 30,000 per il magazzino di NAPOLI e chilogrammi 50,000 per il magazzino di FOLIGNO, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo capitolato in data 25 marzo u. s., il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale di ogni magazzino o per Lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 21 corrente. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'Art. 3° del Capitolato.

Firenze, li 4 ottobre 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Stante l'imminente apertura al pubblico servizio del nuovo fabbricato della Stazione di

SAN REMO

si fa noto avere l'Amministrazione di queste Ferrovie deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, a partire dal giorno dell'apertura, dei locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* esistenti in detto fabbricato, alle condizioni ed ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso la succitata Stazione e presso la **1ª Divisione del Traffico in Torino** — Stazione di Porta Nuova — lato partenze.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 1ª Divisione del Traffico suddetta da cui risulti avere eglino personalmente, od a mezzo di un loro rappresentante, depositata la somma di lire *cinquanta* in denaro od in Cartelle di rendite al portatore.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del **Sig. Capo Traffico della 1ª Divisione Srade Ferrate Alta Italia in Torino,** in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per l'affitto di locale ad uso Caffè nella Stazione di SAN REMO*, in modo che gli pervengano non più tardi del giorno 30 *ottobre corrente.*

Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa da richiedersi al Capo Traffico suddetto.

Fatta l'aggiudicazione saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario, dal quale non potrà essere ritirato che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dallo stesso aggiudicatario o da un suo rappresentante mediante consegna, nel termine di *giorni* 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico, appositamente incaricato, della somma di lire *centocinquanta* in denaro od in cartelle di rendita al portatore al corso della Borsa di Milano del giorno precedente a quello d'effettuazione del deposito.

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria, quando per qualsiasi motivo le Ditte deliberatarie non effettuassero entro il termine suindicato il deposito di cauzione, o non addivenissero alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esperire.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte della Ditta, rimarrà vincolato per tutta la durata del Contratto, e l'Amministrazione Ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalla Ditta locataria.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 31 *ottobre* ore 3 pom. presso la 1ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 10 ottobre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio del Caffè e Buffet annesso alla Stazione di GENOVA P. P.

Col giorno **31 dicembre p. v.** venendo a scadere il contratto attualmente in corso per affitto di locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* annessi alla Stazione di **Genova P.P.**, si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali alle condizioni e ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le principali Stazioni di questa rete, e che verrà pure rimesso a quelle Ditte, le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio o alle Stazioni stesse nel termine di giorni 15 dalla data del presente avviso.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però la scheda d'offerta sia valida, il concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa centrale dell'Amministrazione che ha sede in **Milano Corso Magenta N. 24**, oppure del Capo di una delle Stazioni autorizzate a ricevere i depositi di gara, indicate nell'avviso che trovasi affisso in tutte le Stazioni, comprovante che egli personalmente od a mezzo di un suo rappresentante vi ha depositato la somma di L. 400 in denaro o in Cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

La scheda d'offerta dovrà essere spedita all'indirizzo della Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per l'affitto dei locali ad uso Caffè e Buffet nella Stazione di Genova P. P.* in modo che le pervenga non più tardi del giorno 10 *novembre p. v.* L'offerta sarà stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà essere richiesto o a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

Fatta l'aggiudicazione, saranno restituiti i Depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario ed alle altre due Ditte che dopo di lui ebbero a fare offerta migliore, alle quali ultime però verrà la restituzione ordinata tostochè il contratto siasi reso esecutorio. Il deliberatario poi non potrà ritirare il suo deposito d'asta che dopo eseguito il deposito di cauzione.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 12 *novembre p. v.* presso la Direzione dell'Esercizio e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 10 ottobre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	26,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura . .	»	28,000	»
CERCHI di ferro	»	133,500	»
CERCHI d'acciaio	»	132,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	»	550,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	100,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	46,000	»
RAME da rifondere e in limatura e tornitura	»	22,000	»
ZINCO da rifondere	»	11,000	»
Ceneraccio della fonderia di bronzo .	»	12,000	»
Grasso usato sporco	»	11,000	»
Vetrame rotto	»	6,500	»
Gomma elastica	»	5,000	»
Assi sciolti a gomito fuori servizio . .	»	4,000	»

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre , se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Col giorno 31 dicembre 1879 venendo a scadere i contratti attualmente in corso per affitto di locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* nelle Stazioni di

OULX e CAVALLERMAGGIORE

si fa noto avere l'Amministrazione di queste Ferrovie deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali, alle condizioni ed ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le succitate Stazioni e presso la **1.a Divisione del Traffico in Torino** — Stazione di Porta Nuova — lato partenze.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda concorrervi. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 1ª Divisione del Traffico suddetta da cui risulti avere eglino personalmente, od a mezzo di un loro rappresentante, depositata la somma di lire *cinquanta* in denaro od in Cartelle di rendite al portatore.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del **Sig. Capo Traffico della 1ª Divisione Strade Ferrate Alta Italia in Torino,** in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per l'affitto di locale ad uso Caffè nella Stazione di* . . . . , in modo che gli pervengano non più tardi del giorno 19 *ottobre p. v.* Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa da richiedersi al Capo Traffico suddetto.

Fatta l'aggiudicazione saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che ai deliberatari, dai quali non potranno essere ritirati che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dagli stessi aggiudicatari o da un loro rappresentante mediante consegna, nel termine di *giorni* 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico, appositamente incaricato, della somma di lire *centocinquanta* in denaro od in cartelle di rendita al portatore al corso della Borsa di Milano del giorno precedente a quello d'effettuazione del deposito.

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria, quando per qualsiasi motivo le Ditte deliberatarie non effettuassero entro il termine suindicato il deposito di cauzione, o non addivenissero alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esporre.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte delle Ditte, rimarrà vincolato per tutta la durata dei Contratti, e l'Amministrazione ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalle Ditte locatarie.

L'apertura delle Schede d'offerta avrà luogo il giorno 20 *ottobre* ore 3 pom. presso la 1ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 29 settembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 22 Ottobre 1879 N° 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDÌ.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE TARIFFE FERROVIARIE

per le merci a piccola velocità

I reclami del pubblico e le sempre maggiori difficoltà che il personale ferroviario incontra nell'applicazione delle tariffe per la piccola velocità, — reclami e difficoltà che in più occasioni si fecero sentire, e vennero dimostrati anche alla Commissione per l'inchiesta ferroviaria nelle sue sedute in diverse città d'Italia, — preoccuparono vivamente il sig. cav. Edoardo Roncaldier, ispettore della 2ª divisione del Traffico presso le Ferrovie dell'Alta Italia; il quale si pose alacremente allo studio, col vivo desiderio di offrire un modo pratico, facile e pronto, per semplificare l'arduo còmpito nell'applicazione delle dette tariffe.

Ed ora egli ci ha trasmesso una copia del Prontuario da lui compilato, accompagnandolo da una Relazione, che di buon grado pubblichiamo, affinchè tale lavoro possa essere preso in considerazione dal pubblico e dalle persone più competenti nella materia.

L'egregio autore ci avverte poi di aver tradotto la sua Relazione in lingua tedesca e francese, per inviarla alle Ferrovie germaniche ed a quelle del Mediterraneo, nella lusinga che, trovando ivi pure appoggio la sua proposta, in un tempo non lontano possano seguire opportuni accordi, che valgano a regolare i servizii comulativi internazionali col sistema da lui suggerito.

Ecco la Relazione suaccennata:

Da ogni parte ed in ogni metro abbiamo udito risuonarci all'orecchio vive lamentanze per le difficoltà che dappertutto s'incontrano nell'applicazione delle attuali tariffe pei trasporti sulle ferrovie delle merci a piccola velocità.

Il lamento è più che giustificato; imperocchè, a meno di essere rotto, per lunghi anni di pratica, a tutte le discipline ferroviarie, tal còmpito tornò sempre malagevole a chicchessia; e gli Agenti stessi delle ferrovie, nell'applicazione delle tasse, in ispecialità per le spedizioni destinate ad altre ferrovie ammesse al servizio cumulativo, incontrarono ed incontrano moltissime difficoltà, come lo prova l'enorme quantità di rilievi, che gli Ufficii centrali sono tenuti ad emettere per constatati errori di tassazione.

Ritenuto quindi che il complicato sistema delle attuali tariffe sia tale, per cui il pubblico ed il Commercio non possano che in radi casi rendersi conto della spesa che devono incontrare pel trasporto delle loro merci, ci siamo fatto il quesito se si potesse in qualche modo ottenere, senza alterare di soverchio le attuali basi di tariffa, una semplificazione a questa parte importante delle discipline ferroviarie, offerendo ai meno esperti della materia un mezzo pronto e positivo per conoscere, quasi a colpo d'occhio, la spesa a cui devono sottostare pel trasporto di qualsiasi merce, a qualsiasi distanza.

Nutriamo umilmente fiducia di esserci per lo meno avvicinati alla soluzione del problema che ci proponemmo; e quindi, presentando al pubblico il concetto di questo povero lavoro, ci ripromettiamo di ottenere favorevole appoggio, ancorchè esso non fosse per soddisfare a tutte le esigenze delle varie Amministrazioni ferroviarie.

È un'idea semplice che sviluppiamo, col dimostrare il modo con cui essa possa approdare ad un concetto di facile attuabilità pratica.

Questo sviluppo è informato a criterii che tenteremo di chiarire, per quanto ci è possibile: criterii che si potranno sempre modificare, a seconda delle vedute dell'Amministrazione che vuole valersene, non presumendo noi che il lavoro possa essere adottato tale e quale lo offriamo al pubblico esame.

È noto, in generale, che le tariffe per le merci a piccola velocità sulle strade ferrate dell'Alta Italia si dividono in cinque classi, il cui diritto proporzionale per tonnellata e chilometro è fissato per

la 1ª classe a cent. 16, più il diritto fisso di L. 2 per tonn.
la 2ª » » 14, » » 2 »
la 3ª » » 12, » » 2 »
la 4ª » » 10, » » 2 »
la 5ª » » 7, » » 1.10 »

Inoltre, per favorire il trasporto di determinate merci, l'Amministrazione aggiunse alle suddette cinque classi della tariffa generale le classi

A. a cent. 0.6, più il diritto fisso di L. 1.10 per tonn.
B. » 0.5 » » 1.10 »
oltre un dato numero di tariffe speciali e locali, da applicarsi a date merci raggruppate ed assimilate per qualità, accordando loro un prezzo differenziale, a seconda della quantità e del percorso.

Si può quindi arguire che, tenuto conto di tale diminuzione differenziale, il prezzo pel trasporto di una tonnellata di merce sulle ferrovie italiane oscilla fra i cent. 3 ed i cent. 18, il diritto fisso compreso, e quindi su di una scala di 15 centesimi.

Questa scala di 15 centesimi noi la dividiamo in 150 parti, e formiamo così la prima colonna del Prontuario che proponiamo, indicando in essa progressivamente, dall'1 al 15, il numero delle tariffe da adottarsi pei trasporti delle merci a piccola velocità.

A primo aspetto, ciò pare strano e contraddittorio; imperocchè, in luogo di ottenere una semplificazione, sembrerebbe si dovesse raggiungere il risultato opposto, di moltiplicare cioè le difficoltà della tassazione.

Ma così non è; ed ove ci venga accordata l'attenzione di cui abbisogniamo, nutriamo lusinga di poter far comprendere facilmente l'utilità di questa moltiplicazione di tariffe.

Poste adunque le suddette 150 tariffe,
quella al N. 1 avrà per base L. 0.030
» » 2 » » » » 0.031
» » 3 » » » » 0.032
» » 4 » » » » 0.033
» » 5 » » » » 0.034
e così di seguito fino alla tariffa
N. 150, che avrà per base L. 0.179, e quella
» 151 » » » 0.180.

Nella seconda finca del nostro Prontuario indichiamo le diverse basi di ciascuna tariffa, inscrivendole in numeri di color rosso per meglio distinguerli dagli altri.

La terza finca del nostro Prontuario porta l'intestazione 1, la quarta 2, la quinta 3, e così fino al 1000, indicando esse la progressiva chilometrica, che limitiamo a mille chilometri; ritenuto che per ora tale distanza possa bastare, mentre tornerebbe agevole il portarla fino a chilometri 1500 ed oltre.

Per meglio dimostrare il nostro concetto, noi invitiamo il lettore ad immaginare un gran foglio di carta, in cui sieno tracciate le 150 linee in senso orizzontale per inscrivervi le 150 tariffe, più le 1002 suddivisioni verticali, che intestiamo col numero delle tariffe, colla loro base, e col numero progressivo dei mille chilometri, limite attuale del nostro Prontuario.

Per l'uso, e per maggior comodità, esso potrà ridursi in forma di libretto, dividendolo in tre separati fascicoli di 50 tariffe ciascuno; ma, per meglio chiarire il nostro intendimento, sarà bene figurarsi il Prontuario sopra un largo foglio di carta, che comprenda tutte le divisioni sopra indicate.

Compiute le due prime finche, coll'iscrizione in esse del numero delle tariffe e delle loro basi, ed intestato il foglio col numero progressivo dei chilometri, noi portiamo l'attenzione nostra sui diritti fissi che l'Amministrazione applica attualmente in misura diversa, a seconda della classe a cui appartiene la merce, a seconda del peso e della distanza.

Tali diritti fissi riescono di L. 2, di L. 1.50, L. 1 30, L. 1.20, L. 1.10, con una media di L. 1.40 circa per ogni tonnellata.

Dalle Statistiche ferroviarie emerse sempre che tale media riesce ancora inferiore, per essere di gran lunga superiore il quantitativo delle spedizioni a cui vanno applicati i diritti inferiori a quelle delle prime classi, a cui si applicano i diritti fissi più alti di L. 2 e L. 1.50.

Le Amministrazioni ferroviarie applicano tale tassa, che a loro criterio rappresenterebbe la spesa effettiva, che incontrano per le operazioni di carico e scarico della merce.

All'atto dell'esazione, tale diritto però si riscuote in un alla tassa di porto propriamente detta, e va versato, in un agli altri introiti, nelle casse delle Amministrazioni.

Ora, queste accordando per date merci e sotto date condizioni un sensibile ribasso, ci pare dovesse in ultima analisi importare poco che tale ribasso si concedesse anche sul diritto fisso, dal momento che esso non rappresenta che ipoteticamente nna tassa a parte; e che quindi si potrebbe ottenere l'intento, a cui generalmente aspirasi, di attirare con tale ribasso alle Ferrovie le merci che si spediscono a brevi distanze, mentre attualmente l'esagerata misura del diritto fisso, in ispecialità per le merci di classe superiore, è causa appunto per cui vien fatta una forte concorrenza dai mezzi privati.

Valga, a modo di esempio, che una tonnellata di mobiglio, la quale appartiene alla prima classe, e che quindi è da tassare a cent. 16, spedita da Desio (nei cui dintorni trovansi tali fabbriche) a Milano, per un percorso di chilometri 20 pagherebbe L. 3.20, più L. 2 di diritto fisso, pari a L. 5.20, più il 2 p, 0[0 d'imposta; e se a domicilio, altri 45 cent. per quintale, e quindi in totale L. 9.80.

Appare chiaro come, per le brevi distanze, con tali prezzi l'Amministrazione ferroviaria non possa lottare coi mezzi comuni, specialmente per le zone che circondano i grandi centri, quali Torino, Milano, Genova, Firenze, Bologna, ed altri.

Ci siamo perciò fatto il quesito se si potesse raggiungere lo scopo senza pregiudizio, come sarebbe certo, per le Amministrazioni, qualora tutti codesti trasporti, che dai raggi affluiscono ai centri principali, dovessero venire affidati per l'inoltro alla Ferrovia.

In tale caso, abbiamo motivo di ritenere che le Amministrazioni, a meno di sobbarcarsi a spese enormi di attiraglio e di impianto, non potrebbero ricoverare così facilmente le merci che vi affluirebbero, nè provvedere, come è voluto dal pubblico, al loro trasporto a domicilio entro le prime ore del loro arrivo.

Conveniva, per conseguenza, mantenere tale diritto fisso e conciliare l'interesse del pubblico e delle Amministrazioni, col fissarlo per 0 chilomerri a L. 0.75, aumentandolo di un quarto di centesimo per chilometro fino al chilometro 100, per poscia abbassarlo colla stessa proporzione di un quarto di centesimo, in modo che, raggiunto il chilometro 500, il diritto fisso andasse a scomparire.

A 400 chilometri, tale diritto fisso figurerebbe quindi ancora di cent. 0.25; se non che il criterio, a cui ci siamo informati, ci obbliga a continuare in una progressiva diminuzione scalare, sempre più accentuata man mano che si progredisce nel percorso. Laonde, dopo il chilometro 400 e fino al chilometro 500, ammettemmo nella formazione del nostro Prontuario un ulteriore ribasso di centesimi 1 per chilometro, compreso il ribasso di 1[4 di centesimo stabilito pel diritto fisso.

Al chilometro 500, come si è detto, non sussistendo più il diritto fisso, ammettemmo fino al
chil. 600 un ulteriore ribasso di centesimi 2 per chilom.
» 600 al 700 » » » 3.50 »
» 700 » 800 » » » 5 »
» 800 » 900 » » » 7 »
» 900 » 1000 » » » 9 »

Compiuta con tali indicazioni l'intestazione del nostro Prontuario, si passerebbe al calcolo delle tasse per ogni tariffa e per ciascuno dei mille chilometri.

Laonde per la prima tariffa, che è di L. 0.03, e per il primo chilometro, si avrebbe la tassa di L. 0.03, più L. 0.75 di diritto fisso, aumentato del quarto di centesimo, pari a L. 0.7825;— per 10 chilometri, di L. 0.30, più il diritto fisso di L. 0,7750, cioè, per le fatte considerazioni, il diritto fisso di L. 0.75, aumentato di due centesimi e 50 millesimi, uguale a L. 1,0750;— per 100 chilometri, di L. 3, più L. 1 di diritto fisso, aumentato di centesimi 25, pari a 100 quarti di centesimo, prezzo complessivo L. 4.

Tale norma noi la seguiamo nella compilazione di tutto il Prontuario e per ciascuna tariffa.

Compiuto questo faticoso lavoro, noi osserviamo che il quadro, e per le tariffe più basse, dopo un percorso di 600 chilometri, abbandona il prezzo ascendente, e per effetto del ribasso, che progressivamente gli è accordato, riducesi di molto.

Affinchè ciò cada facilmente sotto gli occhi, abbiamo voluto segnare in color rosso tali numeri, che chiamiamo *negativi*, e che, secondo il nostro intendimento, dovrebbero trascurarsi.

A chiarire quanto diciamo, basta citare l'esempio della tariffa N. 1, che è di L. 0.03, più il diritto fisso sopraccitato.

Ora, mantenendo la progressiva riduzione scalare proposta, il prezzo di trasporto di una tonnellata di merce segnerebbe il vertice della scala escendente al chilometro 600, riescendo di L. 15; pel chilometro 700, di L. 14.50; pel chilometro 800, di L. 12.50, e raggiunto il chilometro 1000, di sole di L. 2.50.

Perciò sul Prontuario, dopo il chilometro 600, figurano i numeri rossi, che rappresentano la risultante discendente sul prezzo, man mano che progredisce la distanza.

Quindi, come si è detto, questi numeri rossi sarebbero da trascurarsi, ed in luogo loro andrebbe mantenuto invariabile per la detta tariffa N. 1 il prezzo di L. 15, dopo il chilom. 600 fino al 1000, così riescendo accordato per tale distanza un prezzo pari a L. 0,015 per chilometro e tonnellata.

Col progredire della scala tariffalo, il maggior prezzo ascendente si porta vieppiù innanzi; laonde per la tariffa N. 21 si arresta al chilometro 800, per la tariffa N. 40 al chilometro 825, e scompare totalmente per la tariffa N. 62, che ha per base L. 0.091, mantenendosi il prezzo sempre ascendente fino al chilometro 1000.

Così compilato il nostro quadro, che in ogni senso presenta al millesimo tutte le possibili varianti entro il limite dei 15 centesimi, in cui oscillano i prezzi delle vigenti tariffe per l'alta Italia, prenderemo ora ad esaminare il modo di tradurre tali tariffe in quelle del nostro Prontuario.

Fissata, a modo di esempio, la nostra attenzione sopra una voce della medesima, calcolatane la spesa per più distanze, e trovata la media della spesa e delle distanze prese in esame, andiamo a cercare nel quadro, ed alla finca che risponde alla distanza risultata media, i coefficienti che più si avvicinano al prezzo trovato, e che per ogni considerazione giudichiamo il più equo; ed applichiamo alla detta voce il numero di tariffa del Prontuario, a cui tale coefficiente corrisponde.

Con tale sistema, continuando l'applicazione delle tariffe ad ogni voce fino all'esaurimento della nomenclatura delle merci, avremo applicato al nostro Prontuario le tariffe attuali, trascurando, come apparirà naturale, quelle lievi oscillazioni nei prezzi, che il Prontuario stesso non può esprimere matematicamente, e che scomparirebbero prescrivendone l'arrotondamento.

Tale sarebbe la nostra proposta, pel caso in cui l'Amministrazione non intendesse di portare mutamento serio a quanto si pratica attualmente.

Nostro subordinato avviso sarebbe però quello, che nel sistema attuale si dovesse praticare una radicale trasformazione, sia nell'assimilazione, che nella classificazione delle merci; ed il mezzo che noi offriamo si presterebbe facilmente a qualunque suddivisione e varietà di prezzi, e quindi di tariffe, pur mantenendosi inalterato.

Al Prontuario andrebbe unita la nomenclatura delle merci, e di fianco alle voci si stabilirebbero più finche, nelle quali sarebbe da apporsi l'indicazione del minimo della tariffa a cui appartengono, intestandole pel servizio dell'Alta Italia e di quante altre ferrovie sono in corrispondenza, anche con condizioni di percorrenza e peso; mentre, da quanto si è detto, chiaro deve apparire che tale Prontuario perpetuo, una volta fissati i criterii sulla progressiva scalare discendente, e passando a debiti accordi colle Ferrovie corrispondenti, potrebbe valere per qualsiasi servizio cumulativo, ancorchè per questi dovessero essere diverse le tariffe da applicarsi.

Che se si trovasse troppo limitata la distanza di 1000 chilometri, la si porterebbe anche a 1500, avuto riguardo al lunghissimo percorso delle Ferrovie Meridionali.

Nell'applicazione delle tariffe pel servizio cumulativo, importerà che sia tenuto conto della progressiva scalare. Laonde, se a modo di esempio, per una tonnellata di carbon fossile da trasportarsi da Modane a Vienna, fosse fissata la tariffa N. 31 a centesimi 6, la spedizione sarebbe da tassarsi in base a questa, fino al confine di Cormons; e pel percorso austriaco sarebbe da fissare altra tariffa, alquanto inferiore, quella per esempio al N. 11, a cent. 4, affine di correggere la troppo rapida progressiva discendente, nel caso in cui si dovesse applicare la tariffa citata N. 31 per la complessiva distanza di chilometri 1307.

In tal guisa si sanzionerebbe il principio logico, che nei servizii cumulativi, le merci provenienti da altra Ferrovia dovrebbero godere di un trattamento più favorevole, affine di attuarne il loro transito o la loro introduzione.

Oltre alla nomenclatura delle merci, va unita al Prontuario una tabella chilometrica per le distanze, od altrimenti una carta geografica, su cui figurino segnate le distanze fra Stazione e Stazione, fra Stazioni principali, Stazioni di transito, e da queste alle Stazioni ammesse ai servizii cumulativi.

Ci parrebbe inoltre logico che, nella compilazione del quadro per le distanze, in tuti i casi possibili si dovesse tener conto della maggiore spesa di trazione per i valichi alpini, e quindi accrescere le distanze reali.

Potrebbe a ciò valere la norma di dividere il triangolo *a, b, c,* (fig. 1), che rappresenta il valico, in due triangoli

rettangoli *d, e, f,* — *e, f, g.* (fig. 2); ed in luogo di calcolare, come si praticò finora, la distanza del valico misurando i due cateti della fig. 1, si dovesse sommare i quattro cateti dei due triangoli (fig. 2.), ottenendo a beneficio dell'Amministrazione, ed a compenso della maggiore spesa, una maggiore differenza, che starebbe circa come 33 a 24.

Così considerato il Prontuario, esso si presterebbe a qualsiasi variante o ribasso, che l'Amministrazione volesse introdurre nelle proprie o nelle tariffe pei servizii cumulativi; ed in tutti i casi che, per una data merce o per un dato percorso, si dovesse fissare una variante nel prezzo, basterebbe avvertire che per tali merci, e volendo anche per dati percorsi, non va più applicata (per ipotesi) la tariffa *a*, ma bensì quella *x* del Prontuario.

Come agevolmente si scorge, il nostro Prontuario implica alcune modificazioni; ma noi partiamo dal concetto della necessità, come fin da principio accennammo, di addivenire ad una semplificazione, ad un'applicazione più uniforme e razionale delle tariffe; e quindi, se anche un tale sistema avesse ad apportare, nei singoli casi, un qualche perturbamento, l'Amminstrazione troverà nel seguito, e nel complesso dei prodotti, il suo compenso, raggiungendo così l'equilibrio voluto, il quale sarà tanto più perfetto, quanto più giusti saranno i criterii dai quali partirà nel fissare le singole tariffe.

Qualora, nello studio per la loro applicazione, si trovasse che il ribasso scalare da noi calcolato non si conciliasse colle vedute dell'Amministrazione, si potrà modificarlo in tutti i modi, scegliendo altre graduatorie, sia pel ribasso del diritto fisso, sia per quello accordato sul prezzo tariffale.

Avvertiamo però che, anche mantenendo la graduatoria da noi fissata, chi prenderà in esame la materia vedrà come, soltanto collo spostamento della merce da una tariffa all'altra, raggiungerà, senza ulteriori modificazioni, il coeficiente voluto.

Dopo quanto abbiamo esposto, prevediamo che da più parti ci verranno sollevate delle obbiezioni, sia per la molteplicità delle cifre, sia per le difficoltà di compilazione, di stampa, e per la spesa relativa.

Ma per un'Amministrazione qual è quella delle Ferrovie dell'Alta Italia, tutto ciò è da trascurarsi, qualora essa avesse a convincersi che con tal sistema si raggiunge lo scopo propostoci, di agevolare, cioè, e rendere pratica per i meno esperti della materia, l'applicazione delle tariffe per le merci a piccola velocità.

Coll'adozione di tale sistema, si conseguirebbe certo una maggiore speditezza, precisione e sicurezza nei calcoli, bastando, per l'applicazione della tassa, una sola operazione di moltiplicazione, quella fra la base per tonnellata, espressa dal Prontuario, ed il peso reale della merce da spedire.

Si otterrebbe quindi economia di personale e nelle Stazioni e presso gli Ufficii centrali, diminuendo di molto l'enorme massa di rilievi per errori di tassa, che attualmente si elevano, fra debito e credito, ad oltre 180 mila all'anno.

Scomparirebbe pure una gran parte dei reclami per tasse in più pagate, la cui trattazione implica per l'Amministrazione una spesa non indifferente; nè sopporterebbe più, in molti casi, il danno di rilievi inesigibili, nè altre perdite che per brevità trascuriamo; e conseguirebbe, col proprio vantaggio, la soddisfazione del pubblico e del suo personale, mentre ora è obbligato a lottare contro mille difficoltà, senza mai riescire a sottrarsi alla somma delle responsabilità che su lui gravitano circa l'applicazione delle tasse pei trasporti a piccola velocità.

Crediamo pertanto di non essere troppo arditi ritenendo che, se soddisfatto così il voto ed il bisogno generale, la presente proposta riescirà ad essere presa in considerazione dalle Ferrovie italiane, l'adozione della medesima potrà del pari farsi strada all'estero, togliendo molte delle difficoltà che presentano i servizii cumulativi ed estendendo a tutto il cuore dell'Europa un sistema più uniforme e più pratico.

E. RONCALDIER.

I LAVORI PUBBLICI

in corso entro il 1879

Il Ministero dei lavori pubblici ha fatto inserire nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 del corrente mese la *Nota* seguente:

« Pervengono giornalmente a questo Ministero sollecitazioni e raccomandazioni dalle varie parti del Regno, perchè si dia mano a lavori, in vantaggio specialmente delle classi povere ed in considerazione dei mancati raccolti. Il Ministero ha fatto oramai quanto da lui dipendeva, entro i limiti del bilancio approvato, prendendo le disposizioni necessarie perchè nulla possibilmente rimanesse in ritardo; ed oramai ciascuno può prendere norma della quantità di lavori, su cui può ancora farsi assegnamento per lo scorcio del corrente anno, ponendo l'occhio sul seguente quadro, che contiene la distribuzione dei lavori in corso, o da mettere in corso, nelle singole provincie, ristrettivamente al bilancio proprio del Ministero medesimo ».

Segue una tabella, in cui le spese sono indicate provincia per provincia e per categoria di lavori.

Il complesso delle 69 provincie e delle tre categorie di lavori presenta le seguenti cifre:

Lavori idraulici. — Lavori in corso, 745; da mettersi in corso, 240. Importo dei lavori in corso, L. 32,153,100; da mettersi in corso nell'ultimo quadrimestre dell'anno 1879, L. 5,589,500; la somma ancora disponibile sui lavori in corso al 31 agosto 1879 era di L. 24,555,000.

Lavori stradali e fabbriche. — Numero dei lavori in corso, 1880; dei lavori da mettersi in corso, 1096. Importo dei lavori in corso, L. 38,625,100; dei lavori da mettersi in corso nell'ultimo quadrimestre, L. 434,000; la somma ancora disponibile sui lavori in corso al 31 agosto 1879 era di lire 20,115,700.

Lavori ferroviarii. — Lavori in corso, 333; da mettersi in corso, 512. Importo dei lavori in corso, L. 26,518,200; dei lavori da mettersi in corso nell'ultimo quadrimestre, L. 13,062,000; somma ancora disponibile sui lavori in corso al 31 agosto 1879, L. 8,952,400.

Totale generale dei lavori. — In corso, 2958; da mettersi in corso, 1848. Importo dei lavori in corso, L 97,296,400; da mettersi in corso nell'ultimo quadrimestre 1879, lire 19,085,500; somma ancora disponibile sui lavori in corso al 31 agosto 1879, L. 53,623,100.

Però dalla somma disponibile al 31 agosto, sotto il titolo di lavori in corso, sono da dedurre circa L. 20,000,000 ancora da pagarsi per lavori già eseguiti; e quindi la vera somma disponibile pei detti lavori si riduce a L. 33,623,100
A cui aggiunto l'importo disponibile pei lavori da mettersi in corso in . . . . L. 19,085,500

Si ottiene l'importo presuntivo dei lavori da eseguire nell'ultimo quadrimestre in . . . L. 52,708,600

In questa cifra sono comprese anche le somme destinate alle espropriazioni, provviste di materiali e simili.

Che se vogliamo più particolarmente intrattenerci dei lavori ferroviarii, notiamo qui sotto le cifre principali di questa categoria, distinte per provincia:

Provincie	Lavori in corso	Lavori da mettersi in corso nell'ultimo quadrimestre
Cagliari	L. 2,235,200	L. 146,900
Cosenza	» 1,020,400	» 251,100
Genova	» 2,319,800	» 2,013,100
Girgenti	» 5,161,500	» 243,700
Palermo	» 2,825,100	» 2,704,900
Porto Maurizio	» 235,400	» 891,800
Potenza	» 9,435,000	» 318,800
Salerno	» 910,800	» 720,800
Udine	» »	» 901,600

Per le altre provincie, le cifre sono di molto inferiori, o mancano affatto.

PROVVEDIMENTI PEL LAGO DI GARDA

Dal Ministro dei lavori pubblici venne emanato il seguente Decreto:

Vedute le istanze replicatamente fatte al Governo dai Comuni riveraschi del Lago di Garda, perchè si provveda sollecitamente a migliorare le condizioni di efflusso delle acque del lago medesimo, in relazione agli studii ed alle proposte della Commissione tecnica, civile e militare, che fu nominata dal Ministero con decreto 20 luglio 1874, dopochè altre tre Commissioni eransi già occupate in epoche diverse dello stesso argomento:

Veduto il memoriale, in data 5 agosto 1879, con cui la Deputazione provinciale e la Giunta municipale di Mantova, la Camera di commercio, il Consorzio irriguo della Fossa di Pozzuolo, il conservatore del Naviglio di Goito e cinque onorevoli deputati al Parlamento, della provincia di Modena, reclamano contro la esecuzione dei lavori proposti per lo abbassamento delle acque del Lago di Garda, e tendono a dimostrare che tali lavori, senza raggiungere lo scopo, faranno peggiorare le condizioni idrauliche di Mantova e di Peschiera;

Ritenuta la convenienza di riprendere ad esame la questione, in rapporto ai pericoli temuti d'inondazione, tenendo conto dei fatti avvenuti in seguito ed in causa della grande piena del Garda, combinata col rigurgito del Po, nel passato mese di giugno, e di accertare inoltre se le opere proposte siano per turbare, come si asserisce, il servizio delle irrigazioni mantovane;

Ritenuta la convenienza di fare intervenire a questo ulteriore esame i rapppresentanti dei maggiori interessi in questione;

Decreta:

Art. 1. È instituita una Commissione coll'incarico di esaminare e dichiarare se e con quali modificazioni possano attuarsi, avuto riguardo a tutti gl'interessi e tenuto conto degli effetti delle ulteriori piene, i provvedimenti d'ordine tecnico proposti dalla Commissione del 1874 e sviluppati, mediante regolari progetti, dall'Uffizio del Genio civile di Verona, per migliorare le condizioni di efflusso del Lago di Garda, senza danno della città di Mantova e senza pregiudizio di altri interessi.

Art. 2. Sono chiamati a comporre la Commissione predetta i signori:

Cav. avv. Augusto Righi, deputato al Parlamento, in rappresentanza della Provincia di Verona;

Ing. Geronimo Cantoni, in rappresentanza della Provincia di Brescia;

Cav. ing. Iacopo Martinelli, per la Provincia di Mantova;

Cantele cav. Martino, ingegnere-capo del Genio civile in Este, pel Ministero dei lavori pubblici;

Capitano del Genio sig. Gambillo Pietro, in rappresentanza del Ministero della guerra;

Prof. ing. Enrico Carli, pei Comuni riveraschi nella sinistra del lago;

Ing. Tommaso Samueli, pei Comuni della riva destra del lago;

Ing. Giuseppe Menini, per la città di Mantova;

Ing. Giuseppe Rosatti, per la Digagna Pozzuolo e del Navigiio di Goito;

Art. 3. Sono aggiunti alla Commissione per essere sentiti, senza voto deliberativo, i signori:

De Grandis cav. Ferdinando, ingegnere-capo del Genio civile a Brescia;

Parolini cav. Antonio, ingegnere-capo a Verona.

Cavalieri cav. Dario, ingegnere-capo a Mantova.

Art. 4. La Commissione terrà le prime sue adunanze presso la R. Prefettura di Verona nel giorno 23 del corrente ottobre, e procederà all'elezione del suo presidente.

La Commissione presenterà la sua Relazione al Ministero dei lavori pubblici non più tardi della fine del prossimo novembre.

Roma, lì 8 ottobre 1879.

Il Ministro A. BACCARINI.

Nostre Corrispondenze

Roma, 21 ottobre.

Atteso l'interesse generale che si connette all'avanzamento della grande Galleria del Gottardo e delle strade d'accesso, i cui lavori dovrebbero essere ultimati nel 1881, credo utile e ad un tempo interessante darvi alcuni ragguagli circa i lavori finora eseguiti, in relazione alle ricognizioni fatte nello scorso settembre dai delegati dei rispettivi Governi italiano, germanico e svizzero.

L'importo totale dei detti lavori (*), calcolato a tutto il 30 settembre 1879 in base ai prezzi stabiliti d'accordo dai delegati dei rispettivi Governi, rileverebbe complessivamente a . . . . L.	42,527,599.—
Ma deducendo l'importo delle 6 prime annualità rilevanti alla complessiva somma di . . . . »	34,315,418.—
Resta l'ammontare dei lavori eseguiti nella settima annualità dal 1° ottobre 1878 al 30 settembre 1879, in . . . . . L.	8,212,181.—
Il Governo italiano dovendo pagare i 45/85 di detta somma pei lavori eseguiti nella Galleria, in . . . . »	4,347,625.23
Più l'annualità fissa per i lavori delle strade d'accesso, in . . . . »	1,666,666.66
La somma totale dovuta per la settima annualità risulta di . . . . L.	6,014,291.89
A cui aggiungendo le somme pagate nelle precedenti 6 annualità in . . . »	24,833,651.98
Il totale complessivo della somma pagata dal Governo italiano a tutto il 30 settembre 1879 ascende a . . . . »	30,847,943.87

Giova qui notare che il concorso del Governo italiano per la costruzione della Galleria del Gottardo, come si sa, è di L. 45 milioni, dei quali 30 milioni per la costruzione della Galleria e 15 milioni per le strade d'accesso: quest'ultima somma da dividersi in 9 annualità fisse di L. 1,666,666.66 cadauna.

(*) In quanto allo stato dei medesimi, vedi le *Notizie ferroviarie estere.* (LA RED.).

I concorsi votati dalle Provincie, Corpi morali e Comuni, compresi i 10 milioni votati dalla Società dell'Alta Italia, importano . . . . L.	20,794,305.—
I pagamenti fatti a tutto l'anno 1878 essendo di . . . . »	2,103,924.29
Restano L.	18,692,380.71
Ora deducendo la rimanenza sul concorso votato dalla Società dell'Alta Italia, la quale, a tenore della Convenzione di Basilea, resta a carico del Goveano italiano, cioè . . »	8,337,044.44
Il residuo dei versamenti da farsi dalle Provincie e dai Comuni al 1° gennaio 1879 era di . . . . »	10,355,334.27

La lunghezza poi della Galleria del Gottardo essendo di m. 14,920, e la perforazione in piccola sezione al termine della settima annualità avendo raggiunto i m. 13,659, restano ancora da perforarsi m. 1201.

L'avanzamento medio annuale della Galleria di direzione essendo di m. 1951, occorrerebbero perciò altri otto mesi, cioè tutto il prossimo mese di maggio, per il perforamento completo della Galleria di direzione.

Da quanto precede si può con certa probabilità arguire ed affermare, che la Galleria del Gottardo potrà essere completamente ultimata entro il 1881; ed affinchè non venga ritardata l'apertura all'esercizio, occorrerebbe fossero accelerati i lavori delle strade d'accesso, tanto sul versante italiano, quanto su quello svizzero; come pure, venissero spinti, colla voluta attività, gli studii della ferrovia Novara-Pino, onde questa importante linea, che forma il tratto d'unione tra la ferrovia del Gottardo e quelle italiane, possa essere ultimata contemporaneamente alle strade d'accesso in corso di costruzione sul territorio svizzero. —

Passando ora alle notizie varie, vi dirò che tra il prefetto di Firenze, generale Corte, ed i rappresentanti della Società delle Ferrovie Romane, allo scopo di procacciare qualche beneficio alla detta città, sarebbero corsi dei preliminari accordi per concretare un progetto di ampliamento di quelle Officine, le quali attualmente sono insufficienti pei cresciuti bisogni del servizio ferroviario.

Tale ampliazione si proporrebbe mediante la retrocessione alla Società ferroviaria dell'antica Stazione di Porta al Prato, ove attualmente trovasi la Dogana, facendo posto per questa nella Stazione centrale di S. Maria Novella: provvedimento quest'ultimo che sarebbe visto assai volentieri anche dal ceto commerciale fiorentino.

Credo sapere che il detto Prefetto abbia già avanzato al Governo qualche proposta a tale riguardo; la quale speriamo possa avere favorevole accoglimento, insieme a tutte le altre misure che occorrerà di prendere per tradurre in atto codeste buone disposizioni, con sicuro giovamento all'industria di quella interessante città. —

Credo pure dovervi accennare che il Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate Meridionali, in una sua recente seduta, ha deliberato venga intestata un'annua rendita di L. 25 a favore del guardiano, che con tanto coraggio e tanta previdenza seppe sventare l'infame attentato al treno celere del 21 settembre p. p.; ed inoltre ha disposto che vengano accordate gratificazioni a quegli altri impiegati, che più si distinsero in quella triste occasione.

Tale provvedimento merita lode, perchè servirà di sprone a tutto l'altro personale ad imitare, in casi consimili, la bella condotta del guardiano ora premiato.

Riguardo allo stesso attentato, risulta che il Comando dei Reali Carabinieri di Foggia ha dato le necessarie disposizioni per un regolare servizio di perlustrazione, affine d'invigilare sulla sicurezza dei treni viaggiatori di notte, e più particolarmente di quelli che trasportano la Valigia delle Indie.

La Direzione della Compagnia orientale e peninsulare ha poi fatto istanza presso il Governo inglese, affinchè abbia

ad interporre i suoi ufficii presso quello italiano per ottenere che una seconda vettura a letto venga aggiunta all'unica in cui finora è concesso viaggiare fra Calais e Brindisi per il trasporto della detta Valigia delle Indie.

A ciò la Direzione predetta fu spinta dal grande favore che va incontrando l'uso di tali vetture, i cui posti sono accaparrati più settimane prima della partenza del treno. —

Per ultimo vi dirò che i fratelli Mangilli, impresarii della navigazione sul lago Maggiore, hanno ultimato nel loro cantiere di Arona la costruzione di un nuovo piroscafo rimorchiatore, denominato *Forte*, ed a giorni si procederà al relativo collaudo da apposita Commissione governativa. X.

INAUGURAZIONE DEL TRONCO FERROVIARIO
SEVESO S. PIETRO-MARIANO COMENSE

Milano, 17 ottobre.

Alle 12.40 di ieri partiva dalla nuova Stazione del Foro Bonaparte un elegante treno, portando buon numero di invitati all'inaugurazione del tronco di ferrovia S. Pietro-Mariano Comense. L'acqua che cadeva a dirotto, se rese meno brillante la festa, non iscemò in nessuno il desiderio di visitare la nuova linea; ed il vostro umile corrispondente fu lieto di trovarsi anch'esso tra parecchi signori e signore, fra cui primeggiava la moglie del concessionario della ferrovia, signor Vaucamps. V'erano rappresentati il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia dai consiglieri comm. Martorelli e Boselli, e dal segretario conte Medin; il Consiglio comunale di Milano dall'assessore Tagliasacchi e dai consiglieri Frapolli, Finzi e Massara; e si notavano pure il cav. Brot, il cav. Lazzati e molti altri personaggi.

Non vi parlerò delle graziose vetture della fabbrica Neuhausen, che voi già conoscete; solo vi dirò che la loro perfetta costruzione e l'ottima manutenzione della linea non lasciano provare la più piccola scossa a chi viaggia su quella linea.

Il nuovo tronco S. Pietro-Mariano misura 7 chilometri, ed ha due Stazioni intermedie, Meda e Cabiate. Restano ancora 16 chil. per arrivare sino alla meta, Erba, ma si spera di poterli percorrere per la fine di dicembre prossimo. Agli ultimi di questo mese pare si giungerà ad Inverigo.

A Seveso S. Pietro, dalla linea principale si distacca un ramo, che conduce a Camnago; finora però questo ramo non è in attività di esercizio, chè la Società Milano-Erba attende all'uopo il permesso del Governo. (Vedi *Notizie ferroviarie italiane*)

A Meda e Cabiate il treno fu accolto festosamente da quegli abitanti, che, entusiasti per la bella novità, non badavano punto all'imperversare della pioggia. In quest'ultima Stazione, alla signora Vaucamps venne presentato un gran mazzo di fiori ed al marito una corona di alloro.

Finalmente a Mariano eccheggiarono i brindisi. Il sindaco, ing. Martinelli, con poche, ma sentite parole, ringraziò i signori Vaucamps e Campiglio, ai quali specialmente si deve la nuova ferrovia; accennò ai vantaggi materiali e morali che questa arrecherà a quei ridenti paesi; salutò in lusinghieri termini le persone intervenute alla festa, e chiuse propinando alle Autorità locali, all'Italia ed al Re!

Rispose l'assessore Tagliasacchi pel Municipio di Milano, ed indi, molto briosamente, il consigliere cav. Finzi.

Nel palazzo Besana vennero offerti dei rinfreschi; e troppo presto trascorsero le due ore concesse dall'orario inaugurale. Alle 4, accompagnati dalla musica, risalimmo nelle nostre vetture per ritornare a Milano. Io v'assicuro che, ad onta del pessimo tempo, ricorderò sempre con piacere la giornata di ieri e la cordiale e festosa accoglienza ricevuta. B.

SU ALCUNI PROVVEDIMENTI AL LAGO DI GARDA ED AL PO.

Ecco la lettera direttaci, come annunciammo, dall'egregio sig. Mausolo Masnari, ma giuntaci troppo tardi per poter essere inserita nel numero precedente:

Rovigo, 14 ottobre.

Mi pregio di accompagnarle in copia le due lettere, che S. E. il comm. Baccarini mi fece l'onore d'indirizzarmi, avendo esse attinenza ai provvedimenti idraulici accennati nella mia corrispondenza del 21 agosto scorso al *Monitore* (N. 35), e dei quali l'on. sig. Ministro rilevò il bisogno nell'occasione della visita da lui fatta in quel mese alle provincie dell'alta Italia, danneggiate dalle ultime inondazioni.

Dobbiamo rallegrarci di cuore nel vedere come, infatti, l'on. Baccarini si occupi alacremente pel benessere di queste provincie; ma confidiamo altresì che le rappresentanze delle Provincie stesse e dei Comuni interessati, trattandosi di questioni di sì vitale interesse pubblico, sapranno approfittare della opportunità per coadiuvare il Ministro stesso, affine di riescire ad ottenere il desiderato intento.

Nel Mantovano, oltre la Provincia, hanno già dato segno di lodevole iniziativa varii Comuni, che si trovano tra il Chiese ed il Mincio, come risulta da un'adunanza di Sindaci, tenutasi il 2 corr., nella quale l'egregio rag. Volpi, sindaco di Gazzoldo degli Ippoliti, propose la sollecita esecuzione delle opere necessarie per irrigare quel territorio e salvare Mantova nei tempi di piene fluviali.

Il nuovo emissario del Garda, di cui si parla nella suddetta mia corrispondenza ed a cui si accenna nella lettera dell'on. Ministro, servirebbe come scaricatore, riunendo pure i vantaggi della irrigazione e dell'uso dell'acqua per forza motrice, atta ad animare opificii, ecc.

La Commissione testè nominata dall'on. Baccarini (1) presenterà entro il novembre prossimo la sua Relazione. L'esimio ing.-capo della provincia di Mantova, cav. Jacopo Martinelli, potrà certo fornire utili informazioni alla prelodata Commissione, nel cui seno trovasi pure il rappresentante della Città di Mantova, nella persona del valente ing. Giuseppe Menini.

Prima di chiudere questa mia, sento il dovere di rendere omaggio alla premura, colla quale il sig. cav. Mucci, degnissimo capo del Gabinetto dell'on. Ministro, ha voluto dar corso alle benevole disposizioni del Ministro stesso.

Ecco ora il tenore delle suaccennate lettere dell'on. Baccarini. M. M.

Roma, 6 settembre 1879.

Preg.mo signore.

Ho ricevuto, colla pregiata sua del 25 scorso agosto, la Memoria dell'ora defunto suo padre intorno al progetto (compilato nel 1858) di un nuovo emissario del Lago di Garda tra il Chiese ed il Mincio, e le faccio i miei ringraziamenti.

Io lessi con vero interesse quella Memoria, e l'assicuro che, non appena potrò occuparmi, come è mia intenzione di fare, dei provvedimenti da adottare per l'abbassamento dell'altezza delle piene del Lago di Garda, non mancherò di far tenere presente anche la Memoria che Ella mi ha mandato, seppure questo è il di Lei intendimento (2).

Coll'usata stima mi professo

Dev.mo Servo
A. BACCARINI.

Roma, 6 settembre 1879.

Preg. Signore

Ho ricevuto l'opuscolo pubblicato nel 1854 dal di Lei padre sulle alluvioni del Po; e del cortese invio Le porgo i miei ringraziamenti.

Posso assicurarla che a suo tempo sarà presentato il pro-

(1) Vedi più sopra, tra gli articoli. (LA RED.)

(2) Risposi a S. E. essere, più che intendimento, mio vivo desiderio. MASNARI.

getto di legge sull'immissione di Panaro in Cavamento, e con questo si toglieranno i molti ostacoli lamentati alla facilità di scolo del territorio Modenese.

Quanto al Canale Masi, la via è tracciata al Ministero dalle vigenti disposizioni, ed è comune a quella seguita per ogni impresa idraulica-agricola.

Mi creda con perfetta stima

Dev.mo Servo
A. BACCARINI.

Al Sig.
MAUSOLO MASNARI — ROVIGO.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il comm. Morandini ha rassegnato al Ministro dei lavori pubblici le sue dimissioni dall'ufficio di Presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Siamo assicurati che le cause che indussero a tal passo il comm. Morandini sono dipendenti soltanto da ragioni generali da ricercarsi nella impossibilità della stretta applicazione della legge e del regolamento relativi alla detta Amministrazione.

Non si conoscono finora le deliberazioni dell'on. Ministro a tale riguardo.

Col 1° novembre prossimo andrà in vigore il nuovo orario generale d'inverno per tutte le strade ferrate italiane, stato or ora approvato dal Ministero.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato l'appalto delle opere murarie per la Stazione internazionale di Ventimiglia alla ditta Giovanardi Dionisio di Modena, che fece il maggiore ribasso, cioè del 26.90 per 0[0. L'importo di tali opere ascende a L. 1,100,000.

Attese le condizioni speciali in cui si trova l'attuale Stazione provvisoria, tutti i lavori componenti il detto appalto (fabbricato passeggieri, magazzini merci, grandi dogane, piani caricatori, e rimesse locomotive per le due Amministrazioni italiana e francese) non potranno essere ultimati che nel periodo di tre anni.

Quanto poi ai rimanenti lavori, cioè la grande tettoia ed i serramenti, si faranno tra breve due speciali appalti, pei quali sono già in corso le opportune pratiche. Questi due appalti importeranno in complesso L. 700,000; e così la spesa totale per la detta Stazione ascenderà a L. 1,800,000.

Ci scrivono da Udine, 20 corr.:

La questione della Stazione di Udine, che diede occasione in questi ultimi giorni a vivi reclami da parte dei commercianti di questa città, merita speciali schiarimenti, che sono in grado di offrire ai vostri lettori.

Gl'ingombri che ora si verificano nel servizio locale delle merci dipendono da due fatti: 1.° Dacchè nel 1866 si è dovuto improvvisare una Dogana ad Udine pel servizio del confine di Cormons, vennero a tal uopo adoperati la tettoia merci, i piani caricatori coperti e scoperti, che servivano appunto al servizio locale: e questo venne trasferito in una baracca provvisoria di legno, assai ristretta, poco adatta, ed ora divenuta insufficiente per l'altro fatto che, essendovi per le merci locali delle tariffe più vantaggiose in confronto di quelle di transito, le spedizioni vengono dirette a questa Stazione e di qui poi riconsegnate per oltre il confine austriaco.

Questa seconda causa degl'ingombri lamentati verrà presto eliminata coll'attuazione delle nuove tariffe italo-germaniche, ora in corso di compilazione. In quanto al servizio locale, esso potrà al più presto essere reintegrato nelle antiche e ben adatte località, non appena venga risolta, come sperasi, la questione sulla destinazione definitiva della Stazione di Udine, se cioè secondo il progetto della semplice Stazione di confine, o secondo quello dell'internazionale per la linea del Sömmering. Perocchè la Dogana dovendo sloggiare dal posto che ora occupa inopportunemente, dovrà essere trasferita in locali più o meno estesi, ma diversamente disposti secondo la definitiva decisione in proposito.

I lavori già approvati dal Ministero per la somma di L. 337,000, di cui furono spese finora sole lire 60,000 circa, riflettono la parte comune ad ambidue i progetti suaccennati; quindi non vi sarà alcuno spreco di spesa nell'eseguirli immediatamente tutti, com'è stato ordinato.

Ma così non sarebbe, qualora si volesse fare alcun'opera che non fosse di ordinaria manutenzione od all'infuori dei detti progetti.

Speriamo che nell'occasione della prossima inaugurazione della ferrovia Pontebbana, per la quale avranno a trovarsi qui i Direttori generali delle strade ferrate dei due Stati, si scambieranno tra essi le opportune idee per definire al più presto una pendenza, che dura già da troppo tempo, con danno generale e specialmente del commercio del nostro paese.

Lungo la tratta Pescantina-Verona, e più precisamente alla biforcazione pel Tirolo presso Verona, venne consumata il 19 corr., in un coupé di 2ª classe del treno 25, un'audace aggressione da parte di due sconosciuti, saliti ad Ala, contro due viaggiatori americani, i conjugi Bacon.

I malfattori erano armati di pistola e stile, ed esplosero un colpo, che fortunatamente andò a battere sul tetto della vettura, senza offendere i viaggiatori. Però la signora fu leggermente ferita collo stile; ed i malfattori, dopo essersi impadroniti di un orologio, di lire 500 in oro e di una spilla d'argento, poterono discendere dal treno e darsi alla fuga.

È a notarsi che nel compartimento medesimo trovavasi certo sig. Romaniello, napoletano, il quale non ebbe nulla a soffrire, non avendo preso alcuna parte alla colluttazione.

I due aggressori, durante il percorso da Ala, avevano avuto agio di prepararsi con ogni mezzo alla scellerata impresa, abbassando il finestrino per poter prontamente aprire lo sportello e fuggire, e legandosi anche il cappello con fazzoletti colorati.

Furono tosto date disposizioni per rintracciare i colpevoli; ma frattanto l'Amministrazione ferroviaria ha ordinato che venga aumentato il personale di scorta dei convogli, collocando un guardafreno anche nel centro dei medesimi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Sulmona — Leggesi nella *Libertà*:

Gli studii per il progetto definitivo della ferrovia da Roma a Sulmona sono attivamente spinti. Gli ingegneri battono tutto il giorno la campagna, sotto la direzione del cav. Salvini, e si spera fra pochi giorni di poter ultimare il progetto, che sarà subito presentato al Ministero. Intanto la linea è stata divisa in cinque sezioni; cinque diversi appalti avranno luogo per i lavori, i quali naturalmente verranno attaccati in più punti, quando però, intendiamoci bene, il Ministero si sarà risoluto a mandare in vigore la nuova legge sulle ferrovie.

Ferrovia Macerata-Albacina. — Scrivono da Macerata, 18, alla *Gazzetta d'Italia*:

In una delle sue ultime sedute, il Consiglio provinciale ha risoluto definitivamente il gran problema ferroviario di questa provincia, revocando la decisione presa nella seduta del 6 settembre, che stabiliva in L. 780 mila la quota di concorso per la linea Macerata-Albacina. Nella convocazione del giorno 8 corrente, il detto Consiglio deliberò di fare la totale anticipazione allo Stato fino dall'anno 1880, e di stanziare per la sua quota di concorso e dei Comuni un milione di lire — con l'accordo però che entro l'anno stesso venissero completati gli studii necessarii, e cominciati i lavori di costruzione.

Il capitale necessario — avuto riguardo alla restituzione che annualmente lo Stato farà, nel termine di un decennio, per l'anticipazione fattagli dalla Provincia — verrà fornito da un prestito con due distinte operazioni. L'anticipazione della quota della Provincia e dei Comuni per il tronco Civitanova-Macerata-Albacina è stata fissata a L. 1,765,000; quella del Governo per il tronco Macerata-Civitanova, a lire 1,200,000. La spesa della Provincia per la linea Macerata-Albacina sarà di L. 43,333.34 annue; la spesa dei Comuni di L. 21,666.66. Per il tronco Civitanova-Macerata la Provincia verserà annualmente L 45,000, ed i Comuni lire 4,225. Cosicchè l'aggravio, a cui andranno incontro Provincia e Comuni, sarà complessivamente di L. 114,725 annue. Però il Consiglio ha mostrato la speranza, che, calcolati gli interessi con l'ammortizzazione al 6 1|2 0|0, il prestito potrà essere contratto in più felici condizioni.

Il Consiglio deliberò inoltre di incaricare la Deputazione provinciale alla contrattazione del prestito; e di comunicare — per mezzo di un'apposita Commissione — al Ministro la presa determinazione, con la preghiera ch'egli voglia comprendere il tronco Macerata-Albacina nei 1500 chilometri della quarta categoria.

Tramways di Firenze — Al Consiglio provinciale di Firenze, nella seduta straordinaria del 20 corr., il consigliere *Catanzaro* riferiva sulla proposta del Capitolato normale per la concessione ed esercizio di ferrovie a cavalli (*tramways*) sulla strada della Provincia; e proposta di modificazione alle norme stabilite dal Consiglio in proposito colla deliberazione del 19 luglio scorso.

Il cons. *Nobili* trovò che la cauzione temporanea, che a garanzia della Provincia si domandava ai concessionarii, era eccessiva, ed osservò che in siffatto modo non si facilitano tali intraprese. Proponeva quindi che la detta garanzia venisse ridotta alla metà.

Il *Relatore* replicò dichiarando di accettare la proposta Nobili, qualora si rilasciasse alla Deputazione provinciale di accrescere la garanzia, se lo credesse.

L'emendamento venne approvato.

Il cons. *Nobili* osservò poi che 6 m. e 1|2, come larghezza minima della strada, erano troppi, giacchè il caso di località di larghezza minore si dà molto spesso nelle nostre strade provinciali, massime nei luoghi abitati, ed allora bisognerebbe fare troppo frequentemente delle modificazioni alle condizioni del Capitolato.

Il *Relatore* osservò che trattavasi soltanto di determinare la larghezza minima nei casi ordinarii, e proponeva che il Consiglio votasse, appunto pei casi ordinarii, di stabilire una larghezza minima fra i 6 metri e i 6 1|2.

L'articolo venne quindi approvato in questo senso.

Il Capitolato, messo poscia ai voti nella sua totalità, fu approvato.

Il cons. *Ciardini* chiese alla Deputazione provinciale di voler sollecitare le varie concessioni richieste, in vista anche dell'opportunità di procurare lavoro alle classi operaie.

Alli Maccarani rispose, a nome della Deputazione, che essa cercherà di affrettare le concessioni, sempre però con quella serietà che si richiede all'uopo, ponderando sulle varie circostanze e sulle condizioni offerte dai varii concessionarii.

Tramways di Torino. — È in via di costruzione una nuova linea di *tramway*, che da piazza dello Statuto giungerà alla piazza Vittorio Emanuele.

La nuova linea percorrerà il corso Regina Margherita (già Santa Barbara); poscia, traversando quella già esistente in piazza Emanuele Filiberto (piazza Milano), pel corso San Maurizio andrà fino all'imbocco del *tramway* di via Rossini, e proseguendo sul viale, uscirà per via Bava in piazza Vittorio Emanuele.

Tramways a Padova. — Leggiamo nel *Giornale di Padova*:

Ci consta positivamente essere molto avanzate le pratiche per la costruzione delle due linee di *tramways*, che, partendo da S. Sofia, andrebbero, per le strade di circonvallazione, l'una al Portello e quindi al Ponte di Brenta, Stra e Dolo, l'altra a Pontecorvo per proseguire sino a Piove.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo — Il *Sole*, del 19, scrive:

Il Ministro dei lavori pubblici, presso il quale si recarono in Bologna i delegati della Provincia per ottenere una sollecita esecuzione della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, e la collocazione fra le strade ferrate della quarta categoria della linea della Valle Camonica, mostrò a favore e dell'una linea e dell'altra le più favorevoli disposizioni. Assicurò che, ove le Provincie interessate adempiano le condizioni portate dalla legge, è disposto a collocare la Parma-Brescia-Iseo nelle prime da costruirsi fra quelle della terza categoria, anzi comprenderla nello stesso bilancio del prossimo anno 1880. Si mostrò del pari disposto a comprendere la linea della Valle Camonica fra quelle ferrovie secondarie che, fino alla concorrenza di 1500 chilometri, il Governo è autorizzato a costruire alle condizioni della legge contemplate per le linee di quarta categoria.

Tronco Sampietro-Camnago. — Leggiamo nel *Diritto*, del 19:

Tra la ferrovia Milano-Sampietro-Erba e quella Milano-Monza-Camnago-Como fu concesso, e si sta costruendo, un tronco di collegamento, Sampietro-Camnago, per allacciare tra loro le due linee.

Di tale tronco furono pressochè ultimati i lavori; ma l'armamento, già pur vicino ad essere compiuto, fu testè sospeso, perchè non si potè stabilire un accordo coll'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia per fare un servizio *diretto*, in modo che i vagoni provenienti da Milano, passando per il tronco Milano-San Pietro Martire, possano proseguire direttamente sino a Como.

Noi sappiamo che, in seguito alle premure vivissime fatte dalla Camera di commercio ed arti del circondario di Como, al Ministero di agricoltura e commercio si stanno facendo le opportune pratiche presso il Ministero dei lavori pubblici, onde siano rimossi gli ostacoli finora frapposti al conseguimento dei desiderii della provincia comasca.

Attentati ferroviarii — Leggiamo nel *Corriere delle Marche*, in data d'Ancona, 18:

La notte dal 15 al 16, il treno che, partito la sera da qui, doveva giungere la mattina a Roma, trovava a poca distanza da Serra San Quirico, uscito appena dal *tunnel* della Rossa, un ostacolo sul binario, formato da 10 o 12 sassi tra grossi e piccoli. L'ostacolo, a quanto pare, non era però grave, poichè il treno riusciva a superarlo con un po' di traballìo, ma senza nessun danno. Alla Stazione più vicina, il treno dava avviso dell'occorso; e il guardiano,

che ha in custodia quel tratto di strada su cui era stato rinvenuto l'ostacolo, veniva tosto interrogato, mentre da Fabriano si faceva venire una pattuglia di carabinieri. Il guardiano dichiarava di non essersi accorto quando erano stati accumulati quei sassi sul binario, ma di aver sospetti sopra alcuni contadini, certi Orsei padre e figli, che gli portavano da lungo tempo rancore, perchè egli li aveva fatti più volte dichiarare in contravvenzione per danni recati alla strada. I contadini suindicati furono condotti in arresto, e sembra che sieno proprio essi gli autori di questo bel tratto, il quale non si sa se deponga più della loro malvagità, o della loro melensaggine.

— L'*Ordine* di Trapani scrive:

Sappiamo che, giorni addietro, alcuni operaj, che avevano lavorato nella costruzione dell'argine ferroviario, scontenti del modo come furono trattati, pensarono sconsigliatamente di vendicarsi, levando di notte una delle lamine del binario in contrada San Leonardo, in quel di Marsala; sicchè il treno proveniente da Trapani ebbe in quel punto a deviare. Fortunatamente, andando la macchina per ispinta ed essendo i carri in avanti carichi di traverse e senza molta gente, non si ebbe a deplorare alcuna disgrazia di conseguenza, meno alcune contusioni riportate da un operaio toscano. Ci si assicura che in quel frangente fu ammirevole la condotta del macchinista, che guidava la locomotiva.

Sappiamo poi che le Autorità hanno preso sul serio la faccenda, e che quattro o cinque delle persone sospette sono state tratte in arresto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In seguito ad una notizia, non troppo chiara, della *Nuova Gazzetta di Zurigo*, era corsa la voce che la Società del Gottardo reclamasse un nuovo versamento sulle Azioni; il che non è il caso per ora. La risoluzione a ciò relativa suona così:

« Su quelle Azioni della Ferrovia del Gottardo, le quali non sono ancora definitivamente pagate, potranno farsi, fino a nuovo ordine, al 31 dicembre ed al 30 giugno dei pagamenti sulla quinta rata ancora non pagata, per un importo ammontante fino all'interesse del capitale già pagato. Questo pagamento avviene in modo che il rispettivo azionista computa il cupone d'interesse scadente come pagamento. I cuponi, fino a completo pagamento della quinta rata, restano fra le mani degli azionisti, come dimostrazione del pagamento rateale eseguito. Agli azionisti è libero di pagare la quinta rata complementare in ogni tempo e liberare le loro Azioni. Quegli azionisti i quali pagano completamente la quinta rata, ricevono la loro Azione definitiva, la quale, durante il periodo di costruzione, cioè fino al 1° luglio 1882, rende un interesse semestrale di fr. 15 (12 marchi) ».

— Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese*, del 17:

Come già abbiamo annunciato a suo tempo, la Commissione internazionale, incaricata di controllare i lavori eseguiti sulla ferrovia del Gottardo durante il settimo anno di costruzione, ossia dal 1° ottobre 1878 al 30 settembre 1879, ha adempito la propria incombenza dal 22 al 25 settembre p. p., ed ha determinato il versamento corrispondente ai lavori eseguiti al tunnel fino al 1° agosto nel modo seguente:

Imbocco Sud (Airolo) . . , ...	Fr. 20,227,525
Imbocco Nord (Göschenen)	» 21,615,727
Totale	Fr. 41,843,251

Da questa somma si dovranno dedurre per i primi sei anni di costruzione fr. 34,315,418, in modo che rimangono da pagarsi, per il periodo dal 1° ottobre 1878 al 31 agosto 1879, fr. 7,527,833; ai quali si dovrà aggiungera 1|11 per il settembre 1879, conformemente alle decisioni anteriori della Conferenza, ossia fr. 684,348. Ne risulta che la sovvenzione al gran tunnel per il settimo anno ammonta a fr. 8,212,181.

In quanto alle linee d'accesso, la settima quota di sovvenzione venne fissata a fr. 3,445,088, il che porta la sovvenzione totale a fr. 11,657,269.

La parte spettante all'Italia somma a fr. 1,727,705.02; quella della Germania a fr. 3,056,787.31; quella della Svizzera a fr. 2,872,776.67.

La sovvenzione della Svizzera si suddivide poi nel seguente modo: Zurigo fr. 206,487.70; Berna fr. 154,506 53; Lucerna fr. 234,299; Uri fr. 106.836; Svitto fr. 109,596 87; Obwalden fr 4,733.50; Nidwalden fr. 2,596.77; Zugo franchi 26,709.18; Soletta fr. 36,651.28; Basilea-Città franchi 165,190.19; Basilea-Campagna fr. 21,683.83; Sciaffusa franchi 20,625 60; Argovia fr. 145,959.58; Turgovia fr. 14,363.89: Ticino fr. 320,510.23; Compagnia ferroviaria Centrale franchi 444,000.83; Compagnia ferroviaria Nord-Est franchi 444,000.83; Confederazione 414,023.88 franchi.

— Secondo il rapporto presentato dal Dipartimento federale delle ferrovie, lo stato dei lavori della grande Galleria alla fine di settembre era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
	agosto	settembre	agosto	settembre
Galleria di direzione . m.	210.9	178.3	13886.9	14015.2
Allargam. della stessa »	217.4	261.9	12026.6	12288.5
Cunetta dello strozzo . »	304.6	213.8	10048.7	10262.5
Strozzo . . . . »	152.4	158 6.	8816.2	8974.8
Vôlta . . . . »	123.8	133.8	10199.2	10333.6
Piedritti . . . . . . »	197	140.8	8559.4	8700.2
Tunnel completo con canale e nicchie . . »	174.8	51.7	7769.3	7821

Secondo il programma di settembre 1875, furono eseguiti:

	in più	in meno
Galleria di direzione . . . . . . m.	—	260.8
Allargamento della stessa . . . . . »	—	861.5
Cunetta dello strozzo . . . . »	—	2661.5
Strozzo . . . . »	—	2956.2
Vôlta . . . . »	—	1972.8
Piedritti . . . . »	—	3085.8
Tunnel completo con canale e nicchie »	—	3758

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 15.70, dal lato di Airolo di m. 18.90, in totale m. 34.60, cioè m. 4,95 in media giornaliera. Restano ancora da perforare m. 766.90.

Sospensione di 3 giorni e 1|2 a Göschenen per l'allineamento.

Ferrovie tedesche. — I giornali tedeschi annunciano che gli azionisti della ferrovia Berlino-Potsdam-Magdeburg hanno respinto la proposta dello Stato di cedergli la ferrovia in compenso di una rendita annua del 4 per 0|0.

— Si telegrafa poi da Berlino alla *Gazzetta di Francoforte* che, in seguito al rifiuto di vendita, formulato dall'Assemblea generale degli azionisti della ferrovia Berlino-Potsdam-Magdeburgo, il ministro dei lavori pubblici Mayback ordinò d'annullare il progetto di legge relativo all'acquisto di quella linea.

Il Governo proponeva di pagare agli azionisti il 4 0|0 di interesse all'anno, più 1 0|0 di premii. Bisognava perchè l'offerta del Governo fosse accettata, l'adesione di 3|4 delle azioni rappresentate all'Assemblea. Questa cifra non fu raggiunta.

Ferrovie economiche nel Belgio — Il 15 corr. ebbe luogo la inaugurazione della prima ferrovia d'interesse locale nel Belgio, cioè la ferrovia da Taviers ad Embresin, concessa al sig. Zaman e da lui costrutta.

L'interesse che presentano tutte le questioni relative alle ferrovie a sezione ridotta, destinate a collegarsi alla rete nazionale dei centri industriali ed agricoli, è un interesse troppo importante per non attirare l'attenzione del Governo. Perciò il Ministro dei lavori pubblici ha voluto presiedere egli stesso all'inaugurazione di codesta ferrovia speciale.

Egli era accompagnato dagli alti funzionarii dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e da parecchi invitati. Egli percorse la nuova linea in un treno pittorescamente decorato, e posto a sua disposizione dal sig. Zaman. La stabilità della strada, le disposizioni speciali del ma-

teriale elegante e confortevole colpirono vivamente il Ministro, che ne dimostrò a più riprese la sua soddisfazione al sig. Zaman.

Il viadotto di Branchon attirò specialmente l'attenzione dei visitatori: esso è un'opera di 130 m. di lunghezza, di grande leggerezza, e che presenta la più perfetta stabilità. Non costò che 26,000 fr.; e gl'ingegneri che lo progettarono e ne diressero la costruzione ricevettero le più vive felicitazioni del Ministro e de' suoi compagni.

Anche il materiale speciale pel trasporto dei carboni, degli erbaggi, dei buoi, ecc. fu esaminato con grande attenzione, e dimostrò tutta l'utilità della nuova ferrovia.

Disastro nel Belgio. — Una tripla collisione di treni ha avuto luogo il 13, presso Namur, nel Belgio. Un treno merci, che trovavasi fermo all'ingresso della Stazione di Floresse, è stato urtato da un altro treno in cammino: due macchinisti di questo rimasero gravemente feriti. Regnava in quel momento una caligine profonda, per cui un terzo treno merci, non vedendo i segnali di disgrazia, andò ad urtare, a sua volta, contro il secondo, sciacciando tre vagoni pieni di carbon fossile, e spingendolo di nuovo contro il primo. I danni sono gravissimi.

Nuovo tunnel sotto il Tamigi. — Un nuovo tunnel, autorizzato dal Parlamento, pare sarà in breve costrutto sotto il Tamigi, fra Greenwich e Millwall presso Londra.

La popolazione di queste due località ascende a 250[m] abitanti. Allorchè i *ferry-boats* non marciano, p. es. in tempo di nebbia, bisogna fare un lungo giro di 12 miglia per andare da una riva all'altra, traversando il fiume a London-Bridge. Il nuovo passaggio sarà dunque di grande utilità per il pubblico.

È noto che il vecchio tunnel, forato sotto il Tamigi dall'ing. Brunel, è situato a circa 2 1[2 chilom. da London-Bridge. In un recente *meeting* tenuto a Greenwich fu deciso che la progettata strada sotterranea si estenderebbe sotto il letto del fiume da un punto vicino al Ship-Hotel, a Greenwich, sino al fianco della Stazione della ferrovia del Great-Eastern, a Millwall.

Il nuovo tunnel si troverebbe così ad una distanza di 10 chil. da London-Bridge, ed avrebbe una lunghezza di circa 530 m. Vi si disceuderebbe per una scala di 15 gradini a Millwall, e di 24 a Greenwich.

Ferrovia indo-mediterranea. — È di nuovo questione in Inghilterra della strada ferrata indo-mediterranea. Il comandante Cameron, l'esploratore dell'Africa centrale, ha partecipato i suoi studii al pubblico in questa materia nel *Macmillan' s Magazine;* ed i giornali inglesi avendo la buona abitudine d'aprire le loro colonne ai corrispondenti competenti, che desiderano di pronunciarsi su qualsiasi impresa di pubblica utilità, la discussione venne riaperta in quelle del *Times*.

La linea indo-mediterranea avrebbe per testa di linea un punto qualunque della costa della Siria. Essa andrebbe, sia per la valle dell'Eufrate, sia per quella del Tigri, od anche per l'una e per l'altra, al golfo Persico, a Bassora. Di là i viaggiatori sarebbero trasbordati per mare sino al punto più vicino della strada di ferro indiana; od anche, la strada ferrata, senza fermarsi a Bassora, continuerebbe lungo il golfo Persico, e si rilegherebbe direttamente a Kuratchi colla rete delle strade ferrate indiane. Una linea diretta sarebbe evidentemente preferibile al trasbordo sul golfo Persico, il quale non offrirebbe che pochi vantaggi al transito per la via di Suez.

I primi esploratori del terreno che attraverserebbe la strada ferrata avevano proposto, sia Alessandretta, sia Seleucide, come testa di linea. S'era anche suggerito Costantinopoli; ma quest'ultimo progetto presentava degli inconvenienti, e d'altronde è probabile che la Capitale della Turchia sia ben presto rilegata alla grande strada da una linea, che attraverserebbe l'Armenia, appena che quella prima fosse costrutta.

Il comandante Cameron ora propone Tripoli come testa di linea mediterranea; a suo parere, questa città offre maggiori vantaggi di Alessandretta, senza averne i più noti inconvenienti. Inoltre le vicinanze di Tripoli si prestano alla costruzione d'un porto magnifico. La strada ferrata si dirigerebbe su Aleppo, Mossul, Bagdad e Bouscher sino al golfo Persico.

Il comandante Cameron ha ragione su tutti i punti; ed oggi come ieri, non resta più, per utilizzare i suoi studii come quelli dei suoi predecessori, che trovar del denaro. Siccome bisogna un principio a tutto per ispianare le difficoltà, così si propone di costrurre immediatamente una ferrovia da Tripoli ad Aleppo.

Il resto verrebbe più tardi. Le spese di questa impresa sarebbero di un milione di lire sterline circa.

Notizie Diverse

Il monumento pel traforo delle Alpi — Domenica prossima, alla presenza del Re e della Regina d'Italia, avrà luogo in Torino la solenne inaugurazione del monumento eretto in onore dei costruttori della grande Galleria del Fréjus. Senza rifare ora la storia di questa impresa colossale, della quale abbiamo già diffusamente parlato all'epoca memoranda del suo compimento e dell'apertura al pubblico esercizio, sia del tunnel, che della ferrovia internazionale a cui è connesso, raccogliamo ora alcuni cenni sul detto monumento, riservandoci di completarli nel prossimo numero, parlando della festa nazionale a cui saremo ben lieti di assistere.

L'idea prima di questo monumento fu del conte Marcello di Panissera; ed essa venne stupendamente concretata dallo scultore Luigi Belli, allievo del Tabacchi. In quanto all'esecuzione ed alla spesa, si può dire che venne favorita da tutta Torino.

Gli operaj della nostra città contribuirono per L. 25,000; il ceto agiato, capitanato da Laclaire, per altre 25,000 lire; il resto fu offerto dal Municipio.

All'opera grandiosa del monumento contribuirono poi generosamente scultori, artisti, artigiani, imprenditori di lavori, insomma quasi ogni classe della Società torinese.

Ciò spiega come per un'opera, che avrebbe dovuto costare più di 200,000 lire, non se ne sono spese nemmeno 100,000.

Il concetto del Belli è originalissimo, e molto felicemente svolto.

Un gruppo di Titani s'aggrappa, s'avvinghia, rotola coi monti schiantati dal fulmine e che franano su loro; chi coi larghi petti e colle robuste braccia tenta un ultimo conato contro l'ira del cielo, chi si curva, chi cade: in tutti si appalesa la lotta e la vita.

Sovra di loro in alto, sull'ultimo ciglio del masso, sta il Genio della scienza, che colle grandi ali protese al cielo accenna tre nomi incisi nel granito: SOMMEILLER, GRATTONI, GRANDIS.

Il contrasto tra la serenità di quell'angelo ed il bieco atteggiarsi dei fulminati, pare la più eloquente e poetica espressione del divario che corre tra la forza bruta e la potenza dell'intelletto.

Il monumento è alto 20 metri; la sua base ha 9 m. di diametro; la vasca ad elisse, che lo circonda, nel suo diametro ha 24 metri.

L'acqua discende a cascata, a 9 metri d'altezza, dai massi granitici, che furono qui trasportati dalle viscere stesse del Fréjus.

I giganti domati sono sette, modellati mirabilmente dagli allievi dell.Accademia Albertina signori Viotti, Carestia, Elia, Verniani, Rambelli; e scolpiti dagli egregi Gerosa ed Accossato.

Il Genio fu modellato dal Verniani e fuso in bronzo nell'Arsenale di Torino, sotto la direzione del colonnello Giovannetti. È opera che non lascia nulla a desiderare alle celebri fusioni di Firenze.

I lavori di esecuzione furono mirabilmente diretti dal cav. Ardy.

Nel suo complesso, è un monumento degno della grande opera che è destinato a ricordare.

Pubblicazioni — In occasione del 50° anniversario della grande invenzione di G. Stephenson, il solerte editore E. Loescher ha voluto offrire un'opera di sommo interesse per tutte le persone addette alle ferrovie.

Quest'opera, tradotta dalla tedesca di Brosius e Koch, ma pressochè rifatta dagli egregi nostri ingegneri S. Fadda ed A. Olivetti, ha per titolo: *La locomotiva, sua costruzione ed arte di guidarla*; ed è un completo Manuale ad uso del personale delle Strade ferrate e dei Tramways, delle Scuole industriali e ferroviarie, degli ufficiali dell'Esercito, ecc.

L'opera sarà divisa in tre parti: la prima, che tratta della *Caldaia*, e già pubblicata, e forma un bel volume in 8°, di circa 250 pag., corredato di 162 incisioni e 4 tavole litografate. La seconda parte tratterà della *Locomotiva*, come macchina motrice e veicolo ferroviario; e la terza tratterà della buona tenuta della locomotiva e dell'arte di guidarla.

A meglio chiarire gl'intendimenti e le disposizioni di quest'opera, rimandiamo i nostri lettori alla prefazione della stessa, che troveranno unita per estratto al presente numero.

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà* dice che sabbato, sotto la presidenza del Sindaco, si doveva riunire la Commissione edilizia per trattare la quistione importante dell'arretramento del palazzo del Ministero della guerra. È noto che il Ministero della guerra ha cominciato, lungo la via Venti Settembre, i lavori per la costruzione d'un grande palazzo nel locale occupato già dal Distretto militare e dell'ex-Convento di S. Teresa. Allorquando fu presentato il progetto del nuovo palazzo, il Municipio s'oppose a che la nuova facciata venisse costruita 40 centimetri in fuori della vecchia linea delle case; in una parola, la Commissione edilizia non volle permettere che la via Venti Settembre, non certo molto spaziosa, venisse ristretta di 40 centimetri.

Il Genio militare, come già aveva fatto per il famoso prolungamento della via Farini, non si curò punto dell'osservazione del Comune, e cominciò i lavori, e li continuò, finchè un bel giorno fu costretto a sospenderli per diverse cause, non ultima delle quali l'opposizione legale promossagli dal Municipio, il quale, in caso estremo, sarebbe ricorso anche ai tribunali.

Non sappiamo quale deliberazione abbia preso su questa quistione la Commissione edilizia; ma vogliamo sperare che essa sia tale da mantenere intatti i diritti del Comune.

— Il Genio militare ha inviato al Municipio una pianta delle nuove strade costrutte o da costruirsi, che collegano fra loro i diversi forti eretti intorno a Roma, oppure li riuniscono alle grandi strade esistenti.

L'Amministrazione militare chiede che il Municipio prenda in consegna le strade eseguite, e parte di esse le dichiari strade comunali, parte strade consortili.

Naturalmente queste dichiarazioni richieste, una volta fatte, importano pel Municipio l'obbligo della manutenzione; e siccome si tratta di parecchi chilometri di strade, la spesa non sarà lieve, e l'aggravio sul bilancio non indifferente.

Anche su tale questione si dovrà pronunciare la Commissione edilizia; e la Giunta e probabilmente il Muncipio proporrà la costituzione di un Consorzio, al quale saranno chiamati a prender parte tutti i proprietarii dei fondi attraverso i quali passano queste strade, il Municipio stesso e l'Amministrazione militare.

Palazzo della Camera di commercio in Roma. — La *Libertà* dice:

Sono cominciati da diverso tempo i lavori di trasformazione del palazzo della Dogana di terra, già tempio di Antonino, destinato a sede della Camera di commercio.

In questi giorni, il palazzo è stato circondato da una alta paracinta. Si sono chiusi nella paracinta i lampioni a gas che illuminano la Piazza di Pietra, di guisa che da due sere questa Piazza è quasi al buio. Il Municipio potrebbe pensare a spostare i fanali del gas. I lavori di restauro sono diretti dall'architetto Virginio Vespignani, e si spera che potranno essere ultimati colla fine dell'anno prossimo.

Porto di Savona. — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 sett. p. p., preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro delle finanze, on. Grimaldi, col *visto* del guardasigilli Varè:

Il fondo di L. 2,000,000, concesso con le leggi 14 maggio 1865, n. 2279, e 28 agosto 1870, n.° 5858, per la costruzione della nuova darsena nel porto di Savona, riuscì assai inferiore al bisogno; poichè, mentre era stata calcolata una spesa di L. 180,000 per l'espropriazione dello Stabilimento metallurgico della Ditta Tardy e Benech, avvenne poi che, essendo stata iniziata una lite, non ancora definita, sul valore di quel fondo, occorse intanto depositare la somma fissata da una perizia giudiziale in L. 960,000, locchè diminuì di L. 780,000 la parte che del predetto assegno di 2 milioni era destinata ai lavori della darsena.

Per questa circostanza, nel progetto di legge presentato alla Camera dei deputati il 15 gennaio p. p., per l'autorizzazione di *Spese straordinarie per opere marittime in alcuni dei principali porti del Regno*, fu pure compresa la domanda di un ulteriore assegno pel porto di Savona, della somma di L. 780,000, la quale per L 285,000 avrebbe dovuto stanziarsi nel bilancio 1879.

Ma, com'è noto, quel progetto di legge non potè dal Parlamento essere discusso prima delle attuali vacanze.

Ora, essendo affatto esauriti i fondi che si avevano disponibili per quell'opera, e non potendosi sospendere i lavori senza pericolo di gravi danni, il referente, all'appoggio dell'art. 32 della legge di Contabilità generale, ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma di V. M. il seguente decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di L. 150,000 da portarsi in aumento al capitolo 120 (*Porto di Savona di 3ª classe — Costruzione di una darsena per la Stazione ferroviaria delle merci*) del bilancio corrente pel Ministero dei lavori pubblici.

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Bonifiche in Val di Chiana. — Il 15 corr. si è tenuta in Arezzo un'adunanza dei deputati, sindaci e possidenti interessati alle opere idrauliche di Val di Chiana.

L'assemblea riuscì abbastanza numerosa; fu eletto presidente il conte Fossombroni, deputato d'Arezzo; e segretario il prof. Luchini, deputato di Montepulciano.

Presero parte alla discussione gli on. Fossombroni, Nobili, Diligenti, Romanelli, Angeli, Vegni, Mascagni e Tiezzi.

Fu votato un ordine del giorno, col quale s'invita il Governo a provvedere una buona volta alle opere occorrenti per impedire che la Valle Chiana sia un focolare di miasmi e di miseria a quelle popolazioni.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Servizio provvisorio Italo-Austriaco P. V.

VIA PONTEBBA.

A modificazione della parte dell'Avviso al pubblico in data 11 corrente mese, relativa alla tassazione dei trasporti che siano eseguiti sotto il regime del servizio provvisorio Italo-Austriaco, P. V., via Pontebba, avvertesi quanto in appresso:

1° Alle spedizioni a P. V. dall'Italia per l'Austria *appoggiate* alla Stazione di Pontafel, coll'indicazione sulla lettera di porto della definitiva destinazione austriaca al di là di Pontafel; come pure a quelle dell'Austria per l'Italia *appoggiate* alla Stazione di Pontebba, coll'indicazione sulla lettera di porto della definitiva destinazione italiana al di quà di Pontebba; saranno applicate le tariffe e condizioni di trasporto, nonchè quelle per le operazioni doganali in vigore presso ciascuna Amministrazione, e le seguenti tasse per il tratto intermedio fra Pontebba e Pontafel:

a) per le suddette spedizioni che non sieno a vagone completo, L. *0.15* per tonnellata, colla tassa minima di L. *0.05* per spedizione;

b) per quelle invece a vagone completo, L. *0.10* per tonn.
2° Alle spedizioni a Piccola Velocità:
dall'Italia a *destinazione* di Pontafel-loco,
da Pontebba-loco *appoggiate* a Pontafel pel ricarteggio di Ufficio e proseguimento in Austria,
dall'Austria a *destinazione* di Pontebba-loco,
da Pontafel-loco *appoggiate* a Pontebba pel ricarteggio di Ufficio e proseguimento in Italia; oltre alle tasse di porto e di commissione, ed a quelle di cui nei §§ *a* e *b*, sarà applicata, sempre in porto assegnato, la quota fissa di L. 1.00 per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi, che nel citato avviso appariva stabilita in via generale.

3° Tutte le Stazioni della rete abilitate al servizio delle merci a piccola velocità, sono ammesse al servizio provvisorio di cui trattasi: avvertendo che, siccome fu già prescritto, le spedizioni debbono essere consegnate colle lettere di porto e colle dichiarazioni doganali, le une e le altre in doppio esemplare.

4° Come di regola, il pagamento alle Stazioni italiane degli importi afferenti al percorso estero, sarà loro dovuto in lire, valuta d'oro, senza che questa Amministrazione abbia nulla a rispondere in quanto alla conversione nella valuta suddetta di quella austriaca; il rimborso degli assegni sulle spedizioni in partenza da Stazioni di questa rete, sarà eseguito in conformità dell'avviso al pubblico in data 21 novembre 1868.

Milano, 16 ottobre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Prescrizioni speciali d'imballaggio per l'entrata od il transito in Austria-Ungheria della seta nera in cordoni.

Per disposizione del Governo Austro-Ungarico, furono stabilite prescrizioni speciali d'imballaggio per le spedizioni di seta nera in cordoni *(cordonnet noir, souplé bourre de soie* e *chappe)* in matasse fortemente compresse, allo scopo di evitare il pericolo di combustione spontanea.

Le sete nere in cordoni *(cordonnet noir, souplé-bourre de soie* e *chappe)* in matasse fortemente compresse sono ammesse al trasporto, soltanto quando sieno poste in casse, che misurino più di 12 centimetri d'altezza interna, e nelle quali i singoli strati di seta siano fra loro separati da spazii vuoti, di almeno 2 centimetri d'altezza.

I predetti spazii vuoti devono essere formati da graticolati di legno, consistenti in regoli quadrati con 2 centimetri di lato, posti a 2 centimetri di distanza l'uno dall'altro, e riuniti alle estremità da due sottili traverse.

Nelle pareti laterali delle casse debbono praticarsi delle aperture di un centimetro almeno di larghezza, che corrispondano ai vuoti esistenti fra i regoli, cosicchè sia possibile con un'asta di attraversare la cassa.

Ad impedire che queste aperture possano rimanere otturate, e riescano quindi inefficaci, dovranno essere inchiodati all'orlo delle medesime, da ciascun lato, due listelli di legno.

Per effetto di siffatte disposizioni, sulle lettere di porto o sui bollettini di spedizione dovrà essere apposta una dichiarazione, dalla quale apparisca se la seta, di cui è domandato il trasporto, appartenga o non alle specie suindicate. In mancanza di tale dichiarazione scritta, le spedizioni di seta destinate a località dell'Impero Austro-Ungarico o transitanti per detto Stato, non saranno accettate dalle Stazioni che colla prestabilita forma d'imballaggio.

Servizio cumulativo colle Poste austriache.

Si porta a conoscenza del pubblico che le casse e colli di merci destinate alla *Russia*, col mezzo delle Poste Austriache, non devono sorpassare le dimensioni di metri 1.37 di lunghezza, 0.35 di larghezza, e 0.31 d'altezza.

Le spedizioni quindi di merci, le cui dimensioni siano maggiori delle sovraccennate, non saranno accettate dalle Stazioni.

Milano, 16 ottobre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mercato freddo nella scorsa settimana, rispetto ai valori ferroviarii, e poco notevoli perciò le transazioni a cui diedero luogo. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono tra il 413 al 409 a principio di settimana; poi vennero giù, scendendo sino a L. 404. Le Obbligazioni relative deboli anch'esse, da 284.25 scesero a 283.50. I Boni stazionarii e nominali sul 599.

Le Sarde non si tennero meglio, e quelle della serie A vennero quotate a 292 e 291; le altre, della serie B, a 295.50 e 294.50; le nuove, a 270 e 268.75. — Ferme l'Alta Italia a 297.25 e 299. — Le Pontebbane si mantennero tra il 441.50 a 441. — Le Ferrovie Centrali Toscane tra il 456 al 404. — Le Vittorio Emanuele a 299 e 303 — Le Romane invariate sul 131.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 182 e 178, e risalirono a 181; le Obbligazioni relative oscillanti tra il 263 al 262 — Le Vittorio Emanuele sostenute a 266 e 269, poi ricadute a 266 — Le Azioni Ferrovie Romane quotate a 115 e 114; le Obbligazioni a 311 e 310.

ESTRAZIONI

Consorzio ferroviario interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza — Elenco dei numeri sortiti nella prima estrazione di N. 36 Obbligazioni del secondo prestito interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza, seguita il giorno 1° ottobre 1879.

Secondo prestito interprovinciale — Prima estrazione.

4638 1370 2979 3078 2138 2970 2641 103 4758 85
4072 1204 4849 2100 2501 1360 977 3638 4254 3822
3044 424 568 817 249 2174 4841 5095 1161 5094
1416 254 1254 2797 1367 2147.

Prestito a premii della Città di Bari 1868. — 42ª estrazione avvenuta il 10 ottobre 1879.

Obbligazioni rimborsabili a L. 150.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
72	8	81	70	169	84	181	61	250	71	282	8
348	24	355	80	408	59	421	92	530	60	554	76
586	19	631	53	638	98	641	100	656	47	684	24
716	22	722	5	723	37	746	8	783	99	801	38
840	30.										

Obbligazioni premiate.

S.	N.	L.	S.	N.	L.	S.	N.	L.	S.	N.	L.
577	60	50,000	265	25	200	263	76	100	589	45	100
374	74	2,000	580	35	200	414	27	100	666	56	100
882	66	1,000	848	99	200	453	25	100	667	1	100
549	78	600	131	42	100	480	85	100	697	49	100
841	45	600	263	46	100	557	69	100	753	29	100

Vinsero L. 50 i numeri:

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
7	85	8	20	8	34	15	4	33	47	41	65
46	53	51	33	62	21	67	19	81	56	82	88
83	30	86	75	97	38	100	72	107	23	107	39
122	8	127	95	130	6	132	56	146	43	152	88
165	41	177	18	180	65	188	90	196	40	196	64
197	8	199	34	214	96	222	23	244	7	248	45
249	3	250	57	251	62	252	52	257	85	267	11
272	37	286	65	291	4	291	65	291	81	306	93
307	19	308	87	314	22	315	52	317	99	318	95
319	56	320	38	323	62	324	10	327	71	351	38
355	23	364	94	365	88	368	87	380	93	385	22
388	4	392	6	393	43	404	100	411	20	414	9
416	55	423	37	431	92	437	25	446	41	464	24
464	83	465	80	468	73	491	9	491	25	494	44
495	62	495	88	510	70	514	74	515	60	517	12
527	65	549	11	558	17	560	77	573	42	585	38
591	5	595	72	596	63	605	10	606	88	630	67
634	53	634	96	653	32	664	38	671	67	678	99
682	38	692	20	702	22	705	4	714	90	715	98
717	69	724	63	726	29	737	69	740	55	745	1
758	21	766	35	786	86	798	78	799	49	803	69
805	95	806	23	810	59	811	79	817	44	820	36
834	77	855	88	856	42	857	22	868	82	877	85
881	25	890	70.								

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili dal 10 gennaio 1879 in poi presso la Cassa municipale di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 10 gennaio 1880.

CONVOCAZIONI

Banca Tiberina — Gli azionisti sono convocati pel giorno 18 novembre p. v. in Roma (via del Corso, 173), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, e per alcune modificazioni allo statuto sociale.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 28 corrente, presso la Prefettura di Venezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della quinquennale manutenzione dei fabbricati idraulici e sponde dei fiumi e canali di Trevisana e Friulana navigazione, e relative vie alzaie, in diminuzione dell'importo di L. 91,800, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Caprarola (provincia di Roma), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione della strada che da Caprarola va al confine di Ronciglione, in diminuzione dell' importo di L. 35,286.84, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di S. Costantino Albanese, che dall'abitato conduce alla strada mulattiera verso Francavilla, della lunghezza di m. 4710.74, per la presunta somma di L. 61,044.08. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 2000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Chieti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l' appalto dei lavori di consolidamento del braccio nord-ovest e sistemazione del quartiere S. Agostino in Chieti, per l' importo di L. 15,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito lire 1500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria tra l'abitato di S. Sofia di Epiro e la Fontana di Fionetta, della lunghezza di m. 6580.31, per la presunta somma di L. 63,030.45. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6300.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada dalla Stazione ferroviaria al corso Plebiscito, per il presunto importo di L. 107,506.86. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 10,000 in biglietti bancarii o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un magazzino con soprastante casermetta, e due tettoie nel fabbricato di S. Calisto in Roma, per l'importo di L. 65,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito L. 6500 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 novembre p. v., presso il Municipio di Monteleone di Calabria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria Monteleone-Cessaniti, della lunghezza di m. 3682, per il presunto importo di L. 41,904.41. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2200 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4400, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte dell'isola di Sardegna, in diminuzione della presunta annua somma di L. 300,825, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione per un novennio dalla consegna. Deposito interinale L. 150,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

38ª Settimana. — *Dal 17 al 23 settembre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	468,539.40	324.02
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	439,935.60	304.24
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 28,603.80	+ 19.78
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	15,814,717.71	10936 87
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	14,625,210.32	10114.25
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,189,507.39	+822.62
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	181,813.49	157.41
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	135,086.74	117.77
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 46,726.75	+ 39.64
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.42	6,093,660.93	5,278.55
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.81	5,326,210.58	4,652.48
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.61	+ 767,450.35	+ 626.07

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di agosto 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	43,634,87	18,059.20	10,611.90
Piccola Velocità	7,502,29	567.40	2,155.35
Totali . . .	51,137.16	18,626.60	12,767,25

Strade Ferrate Romane

29ª Settimana — *Dal 16 al 22 luglio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	527,842.91	16,373.13
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	449,400.75	14,141.84
Differenza (in più . . .	24	78,442.16	2,231.29
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 luglio 1879 .	1,670	15,109,647.65	16,268.01
Periodo corr. 1878	1,657	14,771,935.86	16,029.19
Aumento	13	337,711.79	238.82
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,592.88	»	31,744.32	39,337.20
Bagagli e cani.	»	133.31	»	658.64	791.95
Merci a G.V. ..	»	690.61	»	4,305.52	4,996.13
Merci a P.V. ..	»	7,997.25	»	28,499.99	36,497.24
Introiti diversi.	»	312.67	»	460.28	772.95
Totale L.	»	16,726.72	.	65,668.75	82,395.47

A N N U N Z I

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio del Caffè e Buffet annesso alla Stazione di GENOVA P. P.

Col giorno **31 dicembre p. v.** venendo a scadere il contratto attualmente in corso per affitto di locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* annessi alla Stazione di **Genova P.P.,** si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali alle condizioni e ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le principali Stazioni di questa rete, e che verrà pure rimesso a quelle Ditte, le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio o alle Stazioni stesse nel termine di giorni 15 dalla data del presente avviso.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però la scheda d'offerta sia valida, il concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa centrale dell'Amministrazione che ha sede in **Milano Corso Magenta N. 24,** oppure del Capo di una delle Stazioni autorizzate a ricevere i depositi di gara, indicate nell'avviso che trovasi affisso in tutte le Stazioni, comprovante che egli personalmente od a mezzo di un suo rappresentante vi ha depositato la somma di L. 400 in denaro o in Cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

La scheda d'offerta dovrà essere spedita all'indirizzo della Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per l'affiitto dei locali ad uso Caffè e Buffet nella Stazione di Genova P. P.* in modo che le pervenga non più tardi del giorno 10 *novembre p. v.* L'offerta sarà stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà essere richiesto o a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

Fatta l'aggiudicazione, saranno restituiti i Depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario ed alle altre due Ditte che dopo di lui ebbero a fare offerta migliore, alle quali ultime però verrà la restituzione ordinata tostochè il contratto siasi reso esecutorio. Il deliberatario poi non potrà ritirare il suo deposito d'asta che dopo eseguito il deposito di cauzione.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 12 *novembre p. v.* presso la Direzione dell'Esercizio e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 10 ottobre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

Stante l'imminente apertura al pubblico servizio del nuovo fabbricato della Stazione di

SAN REMO

si fa noto avere l'Amministrazione di queste Ferrovie deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, a partire dal giorno dell'apertura, dei locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* esistenti in detto fabbricato, alle condizioni ed ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso la succitata Stazione e presso la **1ª Divisione del Traffico in Torino** — Stazione di Porta Nuova — lato partenze.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però le schede d'offerta siano valide, i concorrenti dovranno allegare alle medesime un Certificato della 1ª Divisione del Traffico suddetta da cui risulti avere eglino personalmente, od a mezzo di un loro rappresentante, depositata la somma di lire *cinquanta* in denaro od in Cartelle di rendite al portatore.

Le schede d'offerta dovranno essere spedite all'indirizzo del **Sig. Capo Traffico della 1ª Divisione Srade Ferrate Alta Italia in Torino,** in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per l'affitto di locale ad uso Caffè nella Stazione di SAN REMO*, in modo che gli pervengano non più tardi del giorno 30 *ottobre corrente.*

Le offerte saranno stese sui moduli di sottomissione a stampa da richiedersi al Capo Traffico suddetto.

Fatta l'aggiudicazione saranno restituiti i depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario, dal quale non potrà essere ritirato che dopo eseguito il deposito di cauzione. Tale deposito verrà fatto dallo stesso aggiudicatario o da un suo rappresentante mediante consegna nel termine di *giorni* 10 dalla data dell'aggiudicazione, all'Agente della Divisione del Traffico, appositamente incaricato, della somma di lire *centocinquanta* in denaro od in cartelle di rendita al portatore al corso della Borsa di Milano del giorno precedente a quello d'effettuazione del deposito.

Il deposito di gara sarà, senza bisogno di alcuna formalità, devoluto intieramente all'Amministrazione Ferroviaria, quando per qualsiasi motivo le Ditte deliberatarie non effettuassero entro il termine suindicato il deposito di cauzione, o non addivenissero alla stipulazione del Contratto, e ciò salve le maggiori azioni di risarcimento di danni che l'Amministrazione credesse di esperire.

Il deposito di cauzione, che sta a garanzia dell'esatto adempimento dei patti contrattuali da parte della Ditta, rimarrà vincolato per tutta la durata del Contratto, e l'Amministrazione Ferroviaria avrà diritto di rivalersi sul medesimo per qualsiasi danno o disimborso causato dalla Ditta locataria.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 31 *ottobre* ore 3 pom. presso la 1ª Divisione del Traffico, e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 10 ottobre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

57. 7

ANNO XII. Mercoledì 29 Ottobre 1879 N° 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL MONUMENTO PEL TRAFORO DEL FRÉJUS

L'inaugurazione solenne del Monumento commemorativo del Traforo del Fréjus ebbe luogo domenica mattina, alla presenza di S. M. il Re e dei RR. Principi Amedeo e Carignano; del presidente del Consiglio dei Ministri, dei Ministri dell'interno e dei lavori pubblici; dei presidenti del Senato e della Camera, di altri dignitarii, delle Autorità locali civili e militari, delle rappresentanze delle Società operaie, e di una folla sterminata di cittadini e forestieri, tra' quali non pochi Sindaci d'altre città italiane, invitati da quello di Torino al Congresso finanziario comunale.

La vasta piazza dello Statuto, adorna di bandiere, era stipata di spettatori, e le finestre addobbate riboccavano di gentili signore.

Lo spettacolo era imponente, e la festa non poteva riescire più splendida. All'arrivo del Re e dei Principi Reali, ed allo scoprimento del monumento, gli applausi furono generali e fragorosissimi.

La bell'opera, che abbiamo già descritta nel precedente numero, fu trovata assai commendevole, specialmente pel suo alto concetto, che meritava forse di svolgersi in più vaste proporzioni per viemmeglio corrispondere all' arditissima impresa compiuta dagli Italiani attraverso le Alpi.

Non rifaremo la storia di questo monumento caratteristico, che fa grande onore a Torino, all'Italia ed all'arte italiana; nè riferiremo i varii discorsi pronunciati alla cerimonia sotto il Padiglione Reale. Dobbiamo però accennare le applaudite parole del ministro Baccarini, che ricordò particolarmente i nomi di Vittorio Emanuele, di Cavour e di Paleocapa (un gran Re, un grande statista, un grande ingegnere), i quali firmarono il memorando decreto pel traforo del Fréjus. Egli conchiuse augurando che l'Italia, fatta grande e potente, possa compiere altre opere eguali a quella ideata ed eseguita dal Piemonte, dal piccolo paese appiè delle Alpi!

Riproduciamo poi volentieri il breve, ma appropriato discorso del Sindaco di Torino, comm. Ferraris, che rammenta i nomi e le date più importanti per la storia del Traforo e del monumento commemorativo.

SIRE!

Custodi delle Alpi furono detti i vostri Antenati. Essi, coll'agguerrire un popolo, guardarono, quasi presaghi, all'Italia, non per conquistarla, per redimerla. Nei fieri Alpigiani dell'una e dell'altra pendice, poi in tutti gli Italiani, i Principi di Savoia trovarono braccia, petti e menti per l'alta e gloriosa impresa, rivendicatrice di indipendenza, tutrice alla prosperità, alle industrie ed ai commerci nazionali.

Re Carlo Alberto, magnanimo vostro Avo, mentre attendeva ansioso di poter impugnare le armi per la nazionale indipendenza, colpito, del pari che un suo assennato Ministro nativo di quelle valli (1), dalla tenacità della convinzione mostrata da un sagace conoscitore di quei dirupi (2), che forse inspirossi alla vista di un lungo cunicolo scavatovi dalle mani di un solo uomo (3), comprese quei potenti ingegni, i quali, divinate coll'acume della scienza le nascoste viscere delle Alpi (4), fatti i primi esperimenti (5), credettero possibile aprire un varco coll'immane traforo del *Fréjus*.

Re Vittorio Emanuele II, glorioso Padre vostro, confortato da Ministri preclari (6), affidato a studii di un distinto Ingegnere (7), e de' tre Sommi, di cui miriamo scolpiti i nomi dal Genio della Scienza; sorretto dai voti del Parlamento (8), assisteva nel giorno 31 agosto 1857 all'accensione della prima mina. L'opera memoranda, cui una fiducia soverchiamente riservata assegnava, ancora nel 1862, 25

(1) Des Ambrois — (2) Médail — (3) Romeau — (4) Sismonda (5) Mauss — (6) Cavour, Paleocapa, Menabrea, Sella — (7) Ranco.

(8) Legge 15 agosto 1857.

anni di lavoro, fu, mercè la costanza di tanti valorosi operaj, diretti dall'energia di egregi Ingegneri (1), compiuta pel traforo in otto anni nel 26 dicembre 1870; era inaugurata quando il gran Re aveva già cinto la Corona d'Italia, il 17 settembre 1871.

Voi, Sire, circondato dall'augusta vostra Famiglia, dalle Presidenze del Parlamento, dai vostri Consiglieri, da onorevoli rappresentanti di cospicui Municipii, da tanto popolo accorso e plaudente; Voi, ora consacrate per la seconda volta la grande impresa, assistendo all'inaugurazione di un monumento, che ricorda la gratitudine e l'ammirazione del popolo italiano.

Sì, furono menti italiane quelle che concepirono l'ardito disegno; da questo estremo capo d'Italia esse sentirono, avidamente raccolsero l'influsso degli studii, degli incoraggiamenti, dei sussidii di quanti da tutte le parti della Penisola qui tenevano rivolti gli ingegni e le aspirazioni.

Noi, stendendo alle altre contrade, colla vicina ed amica Francia, la mano, abbiamo fatto opera nazionale, come nazionale è questo monumento.

Patriottismo, arte, lavoro, associazione ne furono auspici ed inspiratori.

Un Patrizio (2), egregio cultore delle arti belle, lo ideava; il suo concetto, nuovo, efficace, grandioso, eccitò dapprima le nostre Società operaie, dappoi egregi cittadini, ad attuarlo; fu attuato col concorso del Municipio.

Una Commissione (3) si adoperò a raccogliere fondi; un giovane artista (4) modellava il bozzetto; allievi della Regia Accademia Albertina (5), diretti da un illustre scultore (6), modellarono, scolpirono i Titani ed il Genio; la Fonderia del Regio Arsenale (7) riuscì felicemente nel getto del bronzo; infine un artista coscienzioso, pregato, con rara abnegazione, informò l'insieme del monumento a tratteggiarne il pensiero (8).

Ed ecco che sorge la mole: monumento che, coi nomi scolpiti di SOMMEILLER, GRATTONI, GRANDIS, attesta al mondo quanta onoranza sia dovuta alla Scienza, che volge, a servigio nostro, domate le cieche forze della natura; alla Scienza, che rompe e distrugge gli ostacoli materiali, quando scioglie e dissipa gli ostacoli morali, che separano le Nazioni.

Maestà, possa il nome vostro, che già è simbolo di giustizia, arra di libertà, esser benedetto per le conquiste della Scienza, per la gloria delle Arti gentili!

Terminati i discorsi, tutti applauditissimi, si procedette al rogito per la consegna del monumento dalla Commissione esecutiva al Municipio di Torino. L'atto solenne venne firmato dal Re e dai RR. Principi, nonchè dagli alti personaggi del seguito.

Sua Maestà ed il seguito si appressarono poscia ad ammirare le varie parti del monumento, manifestando la propria soddisfazione, e facendone i meritati elogi a tutti gli artisti che vi presero parte, e ch'erano quivi presenti.

Così chiudevasi la bella festa, che si registrerà con onore negli annali dell'Ingegneria e dell'Arte italiana. Aggiungiamo poi con piacere che S. M. conferiva di *motu proprio* il gran Cordone dei SS. Maurizio e Lazzaro al Sindaco comm. Ferraris, al conte Panissera di Veglio, ed al comm. ing. Grandis, l'unico superstite dei tre sommi ingegneri del Traforo del Fréjus.

(1) Borelli, Copello, Massa.
(2) Marcello Panissera di Veglio.
(3) Vezzosi Massimiliano, Cassone G. Ubaldo, Corsi di Bosnasco Giacinto, Coucourda Renato, Grandis Luigi, Laclaire G. Paolo, Negro Ferdinando, Tamagno Pietro. — (4) Belli Luigi — (5) Accossato, Carestia, Elia, Gerusa, Rambelli, Vergnani, Viotti. — (6) Tabacchi Odoardo. — (7) Giovanetti colonnello Enrico, Dagnino Giuseppe. — (8) Ardy Bartolomeo.

STATO DI PRIMA PREVISIONE DELLA SPESA del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1880

Abbiamo finalmente sotto gli occhi lo Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1880, presentato dal Ministro delle finanze, on. Grimaldi, alla Presidenza della Camera dei deputati il 15 settembre p. p. Dalla Relazione ministeriale che lo precede togliamo quanto segue, in riserva di aggiungere, se farà d'uopo, più ampii particolari in un prossimo numero.

Lo Stato di prima previsione pel 1880 presenta, in confronto della competenza approvata col bilancio definitivo 1879, la maggior somma annua di L. 2,282,769.64, come risulta del seguente specchietto:

	SPESA		TOTALE
	ordinaria	straordinaria	
Competenza 1879..	55,816,117.79	82,353.748.62	138,169,866.41
Competenza 1880..	58,186,086.05	82,266,550.—	140,452,636.05
	+2,369,968.26	— 87,198.62	+2,282,769 64

Questo risultato è conseguenza unica della legge 29 luglio 1879 sulle nuove costruzioni ferroviarie, per l'esecuzione della quale si propone pel 1880 la somma di . . . . L. 61,992,680.—
mentre pel 1879, con la legge del bilancio, furono autorizzate soltanto . . . . . » 51,622,066.60

Con una differenza in più pel 1880 di L. 10,370,613.40

È d'uopo però soggiungere che detta somma trova riscontro nel bilancio dell'entrata, cioè per L. 1,992,680 in concorsi delle Provincie interessate nella costruzione delle ferrovie, e pel rimanente nel maggior prodotto che si ricaverà dall'alienazione dei titoli ferroviarii; ond'è che, per avere la cifra effettiva delle variazioni, devesi mettere fuori conto la suindicata somma. Così si avrà pel 1880, invece dell'aumento di L. 2,282,769.64 risultante dall'esposto specchietto, una diminuzione di L. 8,087,843.76, che è anche la differenza tra la diminuzione di L. 10,457,812.02 che si verifica nella parte straordinaria, e l'aumento di L. 2,369,968.26 che si propone nella parte ordinaria dello Stato di prima previsione 1880.

Forse si può prevedere fin d'ora che non tutta questa diminuzione si verificherà in fatto nel 1880, e ciò perchè trovasi in corso d'approvazione presso la Camera dei deputati, fin dal 15 gennaio 1879, un progetto di legge per nuove costruzioni marittime, che dalla Commissione incaricata di esaminarlo, con la Relazione presentata il 24 maggio successivo, già ne è stata proposta l'approvazione. Tale progetto ammonta alla somma di L. 25,270,500, da ripartirsi in 13 esercizii, dal 1879 al 1891 inclusivo; e quindi nel 1880, a forma del riparto stabilito con la tabella annessa alla detta Relazione, si dovrebbero stanziare L. 1,940,000. — Inoltre, per il compimento della rete stradale nelle provincie della Sicilia e della Sardegna, occorreranno pure maggiori spese; per l'approvazione delle quali, l'Amministrazione si riserva di presentare appositi progetti di legge, come pure in conseguenza della scadenza della Convenzione stipulata il 14 aprile 1872 con la Società peninsulare pel servizio marittimo Venezia-Brindisi-Alessandria (Egitto), che avverrà nel febbraio prossimo, si dovrà nel 1880, portare in bilancio quella somma che sarà stabilita dalla nuova Convenzione, che dovrà essere approvata con legge speciale e di cui ora sono in corso le trattative (*).

(*) Venne già annunciata la conchiusione e firma della nuova Convenzione. (LA RED.)

Tutte queste maggiori spese, venendo approvate dal Parlamento, porteranno indubbiamente una notevole modificazione nel detto risultato; ma ciò nonostante si può con certezza affermare che si verificherà sempre per questo esercizio un'economia non insignificante.

— Nella parte *ordinaria* del bilancio si propone pel 1880, alla competenza approvata pel 1879 in . L. 55,816,117.79
una maggiore spesa di . . . . » 2,369,968.26

di guisa che la previsione pel 1880 viene a risultare di . . . . L. 58,186,086.05

La suddetta maggiore spesa è dovuta principalmente: per L. 1,440,000 alle spese d'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, delle quali L. 900,000 furono stralciate dal capitolo 135 *ter* del 1879, perchè, sebbene per l'esercizio siano spese straordinarie, non portano però aumento nel valore patrimoniale delle ferrovie; e ciò in omaggio alle dichiarazioni fatte innanzi alla Camera nella tornata del 1° aprile, ed al Senato nella tornata del 5 stesso mese del corrente anno 1879, e L. 540,000 sono riferibili ad eccedenza nelle spese ordinarie d'esercizio, stante l'aumentata estensione della rete; e per L. 650,916 ai servizii telegrafico e postale. Le cause che concorrono a costituire quest'ultimo sono sufficientemente svolte con apposite annotazioni poste appiè di ciascun capitolo: in generale però si può asserire che essenzialmente esso deriva da riforme e miglioramenti, che in conseguenza dello sviluppo costante che si verifica nei suddetti servizii si sono dovuti introdurre nel regime amministrativo. È fuori di dubbio che, se il bilancio passivo pei servizii produttivi viene ad essere aumentato, tanto nella spesa di personale che in quella del materiale di consumo, queste si risolvono sempre in un maggiore reddito per l'Erario. Infatti, pei detti servizii postale e telegrafico, il cui aumento di spesa, come si disse, ascende a L. 650,916, si ha in corrispettivo una maggiore entrata pel 1880 di circa L. 1,400,000.

Col sottoposto quadro sono poste in comparazione le spese ordinarie proposte pel 1880 pei singoli servizii del Ministero dei lavori pubblici con quelle autorizzate per l'anno 1879 col bilancio di definitiva previsione, escluse le partite di giro, le quali non sono variate.

PARTE ORDINARIA

	Competenza 1879 approvata col bilancio definitivo	Variazioni che si propongono	Previsione 1880
Spese generali d'amministrazione......	1,050,750.—	+ 8,200.—	1,058,950.—
Spese per lavori pubblici................	21,646,194.05	+ 275,158.26	21,921,352.21
Id. per le ferrovie	1,980,954.—	+1,435,694.—	3,416,648.—
Id. pei telegrafi....	7,603.745.—	+ 358,582.—	7,962,327.—
Id. per le poste....	23,260,757.—	+ 292,334.—	23,553,091.—
Totale......	35,542,400.05	+2,369,968.26	57,912,368.31

Come si rileva da questa dimostrazione, tutti i servizi presentano aumenti, dei quali si accenneranno ora in sunto le cause che vi concorsero.

Dalle L. 8,200 portate in più nelle spese generali dell'amministrazione, sole . . . L. 3,200.— rappresentano un vero aumento, e questo pel pagamento del decimo sessennale agli impiegati dell'Amministrazione centrale, che hanno compiuto sei anni nello stesso grado e classe; mentre le altre . . . . » 5,000.— aumentate al capitolo 4, *Casuali*, sono una semplice inversione di fondo dal capitolo 29, *Sorveglianza tecnica all'esercizio delle strade ferrate*, e ciò allo scopo di meglio determinare la natura di quelle spese speciali, che prima grava-

8,200.—

Da riportarsi L. 8,200.—

Riporto L. 8,200.—

vano meno esattamente su quel capitolo.

L'aumento di L. 275,158.26 proposto per spese dei lavori pubblici deriva: per . . . . . » 1,317.— al capitolo, *Spese d'ufficio del regio Corpo del Genio civile*, e questo per instituire un nuovo Ufficio governativo in Mantova (Revere), giusta il regio decreto 31 luglio 1879; per. . . . . » 282,139.26 sul servizio stradale, e ciò in conseguenza della manutenzione di una considerevole quantità chilometrica di strade provinciali, che nel 1880 passeranno a far parte delle strade nazionali; come pure per urgenti riparazioni di danni cagionati alle strade dalle pioggie e nevi cadute durante l'inverno 1878-79, e che si dovranno indispensabilmente eseguire nel 1880; per . . . . » 4,540.— al servizio porto e fari, e questo, parte per corrispondere al personale addetto a questo servizio l'aumento sessennale dovutogli a forma di legge, e parte per provvedere alle spese di tramutamento da un faro all'altro di quei fanalisti che, in conseguenza del riordinamento organico di detto personale nelle provincie napolitane, passeranno col 1880 a carico del Governo, mentre finora furono ad esclusiva dipendenza degli appaltatori.

In tutto L. 287,996.26

Da cui detraendo . . . . » 12,838.— ammontare di alcune economie proposte per cause diverse, tornano le . . . . » 275,158.26

Sul servizio ferroviario, dedotte le L. 5,000 trasportate al cap. 4, *Casuali* per le ragioni suaccennate, si propongono in aumento » 1,435,694.— che riflettono: per L. 1,440,000 le spese d'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, di cui sopra si è parlato, e per L. 694 il pagamento del decimo sullo stipendio agli impiegati addetti alla sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del Regno per compiuto sessennio.

Sul servizio telegrafico si propongono aumenti per . . . . » 358,582.— in conseguenza dello sviluppo sempre crescente che si verifica in tutte le singole parti di questo servizio, i quali aumenti sono ad esuberanza compensati dal maggiore reddito che se ne ritrae per l'aumento del prodotto.

Finalmente sul servizio postale, per le stesse cause accennate in quello telegrafico, si propongono aumenti per . . . . » 292,334.—

Solo si fa osservare che al capitolo, *Rimborsi eventuali per le poste*, si porta un aumento di lire 220,000, il quale è destinato a rimborsare la Cassa dei vaglia delle perdite subite nell'anno 1874, e

Da riportarsi L. 2,369,968.26

Riporto L. 2,369,968.26

ciò a sensi dell'art. 86 del regolamento approvato con Regio Decreto del 21 dicembre 1873, ed in conseguenza della Corte dei conti, in data 6 marzo 1879, con la quale venne condannata l'Amministrazione a rifondere alla Cassa dei vaglia la somma derubata dal cav. Gonnella Alfonso, regio Console a Rio Janeiro. Anche questa maggior somma trova per una parte, cioè per L. 80,000, compenso nel bilancio dell'entrata per l'ammontare dei vaglia perenti riferibili all'anno 1874 . . . . L. 2,369,968.26

— Nella parte *straordinaria*, la competenza dell'anno 1879, approvata con la legge del bilancio definitivo, fu di . . . . L. 82,353,748.62
a cui, con lo Stato di 1ª previsione pel 1880, si porta una diminuzione di . . . . . » 87,198.62

quindi la previsione pel 1880 è di . . L. 82,266,550.—

Siccome però questa diminuzione di . . . . . L. 87,198.62
viene a risultare, dopo tenuto conto della maggiore spesa di . . . . . . » 10,370,613.40
portata dalla legge sulle costruzioni ferroviarie, ne consegue dalla deduzione di questa un minore stanziamento negli altri servizii di . . . . L. 10,457,812.02

il quale trae la sua origine dal compimento d'importanti opere pubbliche e dall'esaurimento dei fondi approvati con leggi speciali.

Nel seguente quadro sono poste in comparazione le spese proposte pel 1880 pei singoli servizii con quelle autorizzate per l'anno 1879 col bilancio di definitiva previsione:

SPESA STRAORDINARIA

	Competenza 1879 approvata col bilancio definitivo	Variazioni che si propongono	Previsione 1880
Spese generali di amministrazione	1,115,325.47	— 1,035,645.47	79,680.—
Spese per lavori pubblici	28,914,740.—	— 8,995,550.—	19,919,190.—
Id. per le ferrovie	51,852,066.60	+10,370,613.40	62,222,680.—
Id. pei telegrafi	60,000.—	— 15,000.—	45,000.—
Id. per le poste	411,616.55	— 411,616.55	»
Totale	82,353,748.62	— 87,198.62	82,266,550.—

Da ciò si deduce che tutti i servizii sono in diminuzione, fatta sempre eccezione del servizio ferroviario, la cui maggiore spesa deriva, come già si è detto, da legge speciale.

Venendo ora ad un succinto esame di ciascun servizio, si accennerà brevemente anche alle cause che concorrono a formare le variazioni suindicate.

Tutte le diminuzioni, che risultano nei singoli servizii, si riassumono in un fatto solo: che cioè esse sono la conseguenza di spese che cessano e di minori stanziamenti che, per effetto di leggi speciali, si sono proposti pel 1880.

Solo sulle costruzioni ferroviarie è d'uopo richiamare l'attenzione, facendo osservare:

1° Che con la legge 22 luglio 1879 furono autorizzate per l'anno 1880, per nuove costruzioni ferroviarie . . . . L. 60,000,000.—
mentre con lo Stato di 1ª previsione pel detto esercizio si sono inscritte . . . L. 61,992,680.—

cioè . . . . L. 1,992,680.—

in più, di cui . . L. 259,433 per le linee di 1ª categ.
» 510,567 id. 2ª id.
» 633,780 id. 3ª id.
» 588,900 id. 4ª id.

Sommano come sopra L. 1,992,680.

Questa differenza però non rappresenta una spesa effettiva per lo Stato, perchè vi sarà fatto fronte con le quote di concorso delle Provincie e dei Comuni interessati nelle suddette costruzioni; al cui pagamento i predetti enti morali dovranno provvedervi nei modi e forme prescritti dalla predetta legge 29 luglio, e nel bilancio dell'entrata trovasi inscritta ugual somma.

2° Giusta il prospetto annesso al documento 57 *E* degli Atti della Camera dei deputati, per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule, autorizzate con la legge 28 agosto 1870, si sarebbero dovute inscrivere pel 1880 L. 4,000,000, mentre con lo Stato di 1ª previsione pel detto anno si sono portate L. 8,000,000. La ragione sta in ciò, che, secondo il suddetto prospetto, la somma assegnata per la ultimazione di dette ferrovie è di L. 9,000,000 da stanziarsi ripartitamente nel bilanci 1880 al 1883; però questa somma essendo manifestamente insufficiente, sul fondo previsto nello stesso prospetto per le spese addizionali, si è fatta una larga parte all'aumento a tal uopo necessario.

La somma da stanziarsi nel bilancio 1880, giusta il prospetto, rileva a . . . . L. 4,000,000.—
a cui aggiungendo la parte di fondo delle spese addizionali in aumento alla somma medesima in . . . . » 1,500,000.—

si hanno L. 5,500,000.—

Ma dai rapporti delle Direzioni tecniche sugli avanzamenti dei lavori è risultato che la detta somma è insufficiente a far fronte agli impegni assunti nel 1880; quindi, onde i lavori stessi non abbiano a soffrire rallentamenti e sospensioni, si è reputato necessario modificare la ripartizione degli stanziamenti nei bilanci 1880 al 1883 del fondo di L. 9,000,000 come sopra prescritto, aumentando lo stanziamento dell'anno 1880 di . . . . . . » 2,500,000.—

e così si ottiene il fondo di . . . . . L. 8,000,000.—
proposte pel 1880 presumibilmente necessarie per sopperire agli impegni dell'anno.

Inoltre, per le due linee ferroviarie Caltanissetta-Santa Catterina e Caldare-Canicatti, si sono inscritte nello Stato di prima previsione pel 1880 L. 7,500,000, mentre a forma del precitato riparto avrebbero dovuto essere stanziate lire 10,000,000. Questo stanziamento minore si è fatto in considerazione che, essendovi un considerevole cumulo di residui da trasportarsi nel bilancio del 1880 provenienti dall'esercizio 1879, questi residui, unitamente alle L. 7,500,000, si ritiene che sieno più che sufficienti per i bisogni dell'anno, pure spingendo i lavori in relazione alle epoche stabilite nei contratti per la loro ultimazione, ed anche sul riflesso che parte dei pagamenti afferenti al 1880 non si effettueranno che nel 1881. Si sono iscritte pure nel 1880 L. 500,000 per concorso del Governo nel Consorzio per la costruzione della ferrovia del Monte Ceneri, anche queste non contemplate nel ripetuto riparto; ma, come leggesi nelle annotazioni contenute nel prospetto stesso, il fondo pel contributo governativo nel Consorzio per la costruzione della suddetta ferrovia deve essere prelevato sussidiariamente sulle somme assegnate per le spese addizionali: è quindi in conformità a tale previsione che si è proposto nel bilancio 1880 l'accennata somma di L. 500,000, approssimativamente ritenuta da pagarsi dal Governo nel 1880, non potendosi, allo stato attuale delle cose, precisare se e quale sviluppo potranno avere i lavori durante l'anno.

In conclusione, tutte le variazioni, sia in più che in meno, apportate al ridetto riparto, sono state effettuate in base a più giusti criterii; senza che perciò vengano menomamente ad alterare nel loro complesso il limite stabilito dall'articolo 25 della legge 29 luglio 1879 per le nuove costruzioni.

Nell'allegato n. 20 trovasi il bilancio speciale delle entrate e delle spese dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia per l'anno 1880, che si presenta in adempimento del disposto dall'articolo 7 della legge 8 luglio 1878. Emergono dal detto bilancio le presunzioni seguenti:

Entrata. — Prodotti dell'esercizio. .	L.	103,750,000. »
Uscita. — Spese dell'esercizio . . .	»	67,393,100. »
Differenza attiva	L.	36,356,900. »

Questa differenza corrisponde al reddito netto presunto pel 1880 nello Stato di prima previsione dell'entrata al capitolo n. 32: *Proventi di strade ferrate di proprietà dello Stato.*

Se si pone a confronto questo risultato colla somma approvata col bilancio definitivo del corrente anno, si ha un aumento di prodotto di L. 356,900; nonostante che alle spese d'esercizio, propriamente dette, siasi aggiunta, giusta le dichiarazioni fatte al Parlamento in occasione della discussione del bilancio dell'entrata pel 1879, la somma di L. 1,600,000 per le spese di straordinaria manutenzione non imputabili al capitale, in conto della somma indicata nel prospetto unito al documento n. 57 *E* degli Atti della Camera. A dette spese per gli anni scorsi si faceva fronte coi fondi inscritti nel bilancio dei lavori pubblici per spese di costruzioni ferroviarie, alle quali si provvedeva mediante alienazione di rendita.

Nostre Corrispondenze

Roma, 28 ottobre.

Mentre dalla Commissione governativa si sta elaborando il progetto per applicare il sistema economico a tutte quelle nuove linee che non hanno carattere di interesse nazionale od internazionale, credo utile di rilevare alcuni apprezzamenti circa quella ripugnanza, che negli oppositori di tale sistema veste quasi il carattere di umiliazione.

Difatti gli oppositori, nel sostenere la massima che le ferrovie abbiano ad essere tutte costrutte col sistema ordinario, respingono in modo assoluto l'adozione dell' economico, ritenendo tale sistema solo opportuno nei cantieri di costruzione, arsenali, opificii, ferrovie private o miniere; e soggiungono che tali ferrovie, oltre al non offrire la celerità ed i facili mezzi di comunicazione delle ordinarie, presentano il grande inconveniente dell'inceppamento nei trasbordi, quando si deve proseguire per altre linee, ed un maggior onere nei trasporti delle merci pei carichi e scarichi.

Egli è certo che le grandi linee d' interesse nazionale ed internazionale, o che riuniscono centri importanti di popolazione e commercio, debbano essere costrutte in modo da soddisfare a tutte le esigenze dei celeri trasporti, senza preoccuparsi se la spesa di costruzione sia in relazione al futuro loro prodotto. Ma, per tutte le altre d' interesse secondario o locale, sarebbe un errore economico gravissimo il voler adottare lo stesso sistema delle grandi linee, il quale ci allontanerebbe dal giusto concetto che le opere di pubblica utilità devono essere proporzionate allo scopo a cui mirano, affinchè la relativa spesa sia in rapporto coll'utile sperabile.

Circa allo scartamento del binario, vi sono al certo in Italia molti luoghi in cui si può indifferentemente adottare la larghezza di binario ordinario, senza che la spesa di costruzione superi le previsioni per le ferrovie economiche; e ne abbiamo già delle brillanti applicazioni nelle ferrovie Conegliano-Vittorio, Milano-Saronno, Milano-Incino-Erba.

Ma vi sono pure località in terreni montuosi, in cui la adozione del binario ristretto riesce opportuna, perchè nelle condizioni di pendenza e curvatura ammesse collo scartamento ridotto si superano le difficoltà di tracciato in un rapporto che non sarebbe attendibile col sistema ordinario, e si possono quindi toccare importanti città e Comuni, a cui la ferrovia ordinaria non potrebbe avvicinare.

Una delle principali obbiezioni che si fanno per ritenere non applicabile il sistema delle ferrovie a scartamento ridotto, è quella degli inconvenienti che presenterebbero i trasbordi nei punti di biforcazione colle ferrovie ordinarie, per lo sciupio e degradazione che vengono a soffrirne le merci.

Ma l'accennato inconveniente, se tale può dirsi quello dei trasbordi, si verifica oggidì in tutti i punti di biforcazione delle linee ordinarie, inquantocchè difficilmente succede che arrivino in tali punti dei carri completi con destinazione fissa, epperciò quasi sempre devesi procedere alla operazione di trasbordo per spedire le merci alle singole destinazioni. In quanto alla spesa di tali trasbordi, risulta da statistiche di ferrovie in esercizio ch' essa non supera i 20 centesimi alla tonnellata, cioè una cifra tenuissima.

Rimane l'obbiezione sulla minore celerità che avrebbero le ferrovie economiche in confronto di quelle ordinarie. Come si è più sopra accennato, la massima celerità nelle ferrovie ordinarie occorre solo sulle grandi linee di servizio nazionale od internazionale; ma tale bisogno cessa per le ferrovie d'interesse secondario o locale, la cui celerità, in base agli orarii delle ferrovie ordinarie in esercizio aventi il carattere medesimo, oscilla tra i 25 e 30 chilometri all'ora, vale a dire la velocità che si può a un dipresso ottenere colle ferrovie economiche, tanto a larghezza normale, che a scartamento ridotto.

Riassumendo, dirò che solo coll'adottare per tutte le ferrovie d'interesse secondario o locale il sistema economico, in relazione ai bisogni ed esigenze delle popolazioni e del commercio, e secondo le vere condizioni locali, il grande problema ferroviario potrà avere una pronta e pratica soluzione, senza aggravare soverchiamente le finanze dello Stato e dei Comuni. —

In attesa di farvi conoscere il risultato degli studii della Commissione governativa a tal fine nominata, vi darò ora alcune notizie sui progetti ferroviarii in corso.

Facendo seguito alla mia del 30 scorso settembre, circa una ferrovia economica Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale, vi dirò che la Deputazione provinciale di Modena ha testè trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo di tale ferrovia, affinchè sia sottoposto all'esame del Consiglio superiore.

Per la costruzione e l'esercizio della ferrovia medesima, la Provincia di Modena intenderebbe costituire una Società anonima, e provvederebbe i necessarii fondi con un prestito, che includerebbe anche la quota di concorso spettante al Governo, di cui la Provincia stessa farebbe anticipazione, allo scopo di addivenire tosto alla costruzione della linea.

La prelodata Deputazione ha poi fatto vive istanze per l'approvazione della domanda di concessione per la costruzione ed esercizio della detta linea, affine di poter sopperire coi relativi lavori alle gravi condizioni della classe operaia di quei siti, tanto colpiti dai recenti danni delle inondazioni. —

Così pure il Comune di Volterra ha domandato al Ministero la concessione della linea a sezione ridotta da Poggibonsi a Volterra per Colle d'Elsa, chiedendo ad un tempo che fosse compresa fra quelle di IV categoria: cosa questa, che pare non troppo facile a conseguire.

Per provvedere i fondi necessarii alla costruzione della detta linea, limitatamente alla quota spettante al Comune, questo avrebbe fatto un prestito per azioni, di L. 250 ciascuna e pel numero totale di 1083, riunendo un capitale di L, 270,750.

La Provincia di Siena ha pure deliberato di dare un sussidio di L. 70,000, pagabili in 10 rate, a datare dall'incominciamento dei lavori. —

Il sig. Otlet, concessionario della ferrovia a cavalli da Firenze a Prato ed a Poggio-Caiano, ha fatto istanza per

ottenere la proroga di un anno per il compimento della suddetta ferrovia.

I lavori del tronco da Peretola a Campi per questa ferrovia continuano ad essere condotti con alacrità. Nella scorsa settimana venne eseguito l'allacciamento del binario del nuovo tronco con quello già in esercizio; a completare l'armamento fino a Campi, non mancano che 1500 metri.

Il giorno 21 corr., sul detto tronco, si fece l'esperimento di due carrozze trainate da una piccola locomotiva: esperimento che riuscì benissimo (*V. Notizie ferr. ital.*).—

Per ultimo, la Città di Biella ha deliberato di far procedere allo studio del progetto per la ferrovia Sotto-Alpina (Occhieppo-Biella-Gattinara) e di anticipare anche i fondi necessarii alla costruzione della linea. Lo studio venne affidato all'egregio ing. Vincenzo Soldati. X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Possiamo confermare la notizia diffusa in questi giorni, che il comm. Massa ha rassegnato le sue dimissioni da Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia. Questa sua determinazione è però affatto indipendente dalle dimissioni del presidente comm. Morandini e del consigliere cav. Benazzo, già da noi annunciate, inquantochè egli non fece che mandare ad effetto una deliberazione presa ben prima d'ora.

Ci consta poi che il ministro Baccarini, forse per la sua assenza da Roma, non ha peranco deliberato, nè riguardo alle dimissioni del comm. Massa, nè riguardo a quelle degli on. Morandini e Benazzo.

Il suddetto Ministro, dopo aver assistito alla inaugurazione del monumento pel Traforo del Fréjus, è partito lunedì mattina da Torino, direttamente per Roma, via Bologna.

La Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle Strade ferrate italiane si è recata nuovamente a Milano, allo scopo di esaminare ne' suoi particolari il modo pratico con cui funziona il meccanismo interno dell'importante Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia dopo la legge 7 luglio 1878 ed il rispettivo regolamento; e riconoscere se gli appunti fatti alla detta Amministrazione sieno imputabili alle persone che la compongono, od alle disposizioni con cui fu ordinata.

A tal fine, la Commissione ha incominciato ieri la sua visita negli Ufficii, e tiene contemporaneamente sedute private, nelle quali sono interrogati alcuni dei funzionarii superiori di quell'Amministrazione.

La Commissione è composta degli on. Brioschi, Bembo, Cadorna, Verga, Nervo, Genala, Ranco e Biglia.

Finite le suddette investigazioni, che dureranno sino al 1° novembre, la Commissione medesima si recherà di nuovo a Torino per visitarvi Ufficii ed Officine. Qui si tratterà due giorni: e poscia andrà ad Ancona, Bologna, Firenze e Livorno; di là probabilmente in Sardegna, e quindi a Roma.

Domani avrà luogo, come fu già annunciato, la solenne inaugurazione della linea internazionale della Pontebba, col concorso dei rappresentanti dei due Governi austro-ungarico ed italiano.

Ai rappresentanti italiani, già da noi indicati in altro numero, possiamo ora aggiungere gli ispettori del Genio civile, membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, comm. Biglia, Ferrucci ed Imperatori. Il Ministero dell'industria e del commercio vi ha delegato il Direttore della statistica, comm. Bodio, e il Direttore dell'industria e del commercio, comm. Romanelli.

Non potendo poi assistere alla cerimonia il signor De Nordling, Direttore generale delle strade ferrate austro-ungariche, com'erasi annunciato, non vi assisterà nemmeno il comm. Valsecchi, che ha pari grado del Nordling presso il Governo italiano.

Sappiamo che l'8 novembre prossimo, si terranno a Vienna nuove conferenze fra i delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia e quelli delle Meridionali Austriache e Principe Rodolfo, allo scopo di stabilire definitivamente le tariffe pei trasporti delle merci a grande e piccola velocità in servizio internazionale italo-austriaco.

Secondo ogni probabilità, in codeste conferenze si tratterà pure delle nuove tariffe italo-austro-germaniche, col concorso dei delegati delle Ferrovie tedesche.

Rappresenteranno l'Alta Italia i signori ispettori principali cav. Frigo e Melisurgo.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha acconsentito che venga collocata sul frontone della facciata principale della Stazione di Torino una lapide commemorativa in onore di G. Stephenson, a cura del Comitato promotore delle annunciate feste pel cinquantenario dell'illustre inventore della locomotiva. Quanto prima si darà mano ai necessarii lavori, affinchè la lapide possa essere inaugurata in occasione delle dette feste.

La suddetta Amministrazione, trovandosi nella necessità di provvedere nuove locomotive da merci, fu autorizzata dal Ministero ad ordinarne la fornitura di tre alla Ditta Henschel di Cassel, e di altre due alla Ditta Ansaldo di San Pier d'Arena.

A conferma di quanto abbiamo annunciato nel precedente numero, sappiamo che, in seguito al deplorevole fatto dell'aggressione commessa il 19 corr. nel treno sulla linea Verona-Ala, l'Amministrazione suddetta ha già disposto che il personale viaggiante dei treni passeggeri su quella linea sia aumentato di un agente, con speciale incarico di vigilare ed osservare, anche nel tempo in cui i suoi compagni sono costretti ad attendere ad altre faccende, se nulla di anormale accada nel treno in marcia.

Oltre a ciò, le carrozze dei treni saranno tenute chiuse a chiave, a fine di rendere più difficile la fuga ai malandrini, che osassero tentare qualche nuova aggressione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Cassa ferroviaria. — Il *Fanfulla* del 26 scrive:

La Commissione incaricata dal Ministro delle finanze di preparare un progetto per la istituzione della Cassa ferroviaria, s'è adunata ieri, sotto la presidenza del senatore Brioschi. Sebbene prevalga l'idea di emettere rendita, anzichè un titolo speciale, che dà luogo a molti inconvenienti, pure s'è rimandato l'esame della questione a quando saranno presenti tutti i membri.

Intanto è stata nominata una Sotto-Commissione, composta dell'on. Mancardi e dei signori Bianchi, Rosmini e Pugnoli, funzionarii del Ministero delle finanze, per abbozzare lo schema di legge.

Inchiesta ferroviaria. — La *Gazz. Uff.* del 22 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 2 mese stesso, controfirmato dai ministri Grimaldi e Varè, e preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. in udienza del detto giorno 2:

L'articolo 3 della legge 8 luglio 1878, n. 4438, per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, dispone che alle relative spese sarà dal Governo provveduto mediante opportuni prelevamenti dal fondo per le *Spese impreviste*.

Essendo pressochè esaurito un primo assegno di 30,000 lire, messo fin dall'anno decorso a disposizione della Giunta incaricata di quell'inchiesta, si rende necessario accordare alla Giunta stessa un ulteriore fondo, onde essa possa proseguire i suoi lavori.

Il riferente perciò, all'appoggio del surriferito articolo di legge e dell'art. 32 della legge di Contabilità generale, ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma della Maestà Vostra il seguente decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 12,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 288 *(Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate)* del bilancio definitivo 1879 pel Ministero dei lavori pubblici.

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

— La *Riforma* dice sapere che la Commissione d'inchiesta, esaudendo la richiesta dei commercianti di Livorno terrà le sue sedute pubbliche in quella città nei primi giorni del prossimo novembre.

La Prefettura, di concerto col Sindaco e colla Camera di commercio, sta preparando una nota delle persone che potrebbero con vantaggio essere interrogate dagli onorevoli Commissarii (*V. Informazioni*).

Strade ferrate Romane — Il Consiglio d'amministrazione della Società, nella sua seduta del 4 settembre scorso, ha deliberato che il signor comm. ing. Filippo Mari, capo-servizio del Movimento e Traffico, già chiamato dal reggente Direttore generale comm. Bertina, a prestare l'opera sua presso la Direzione generale, sia incaricato di supplire il Reggente stesso, in caso di sua assenza o impedimento, e sotto la di lui responsabilità, per tutti gli affari concernenti l'esercizio e per quelli d'interna amministrazione, che non sono specialmente riservati dallo Statuto alla personale competenza del Direttore generale, o di chi ne regge la carica.

Il Consiglio ha in pari tempo deliberato che, durante il tempo in cui il prefato sig. comm. Mari eserciterà questo straordinario incarico, il servizio del Movimento e Traffico rimanga esclusivamente affidato al capo-servizio aggiunto sig. comm. Giuseppe Giorgio Sarfatti.

Tali deliberazioni sono già state sanzionate dal Governo.

— L'Amministrazione medesima rende noto che al concorso bandito per alcuni posti di Allievi-Ispettori sarà ammesso esclusivamente il personale dell'Amministrazione stessa; e che perciò sono inutili le incessanti richieste di ammissione, le domande di programmi, e le sollecitazioni per parte di privati. Avverte inoltre che non hanno alcuna ragione di essere certi *corsi preparatorii*, iniziati da taluni sulla base di non precise informazioni.

Ferrovia da Novi-Ligure a Ovada. — Scrivono al *Commercio* di Genova da Novi Ligure, 24:

La linea ferroviaria Novi-Ligure-Ovada è vicinissima ad essere un fatto compiuto.

Il Comitato promotore di questa ferrovia tenne domenica, nella nostra città, un'adunanza presieduta dal deputato comm. Raggio, e presenziata dai Sindaci di moltissimi Municipii interessati nell'opera.

La Commissione, in altra precedente seduta prescelta dal Comitato a studiare i mezzi valevoli a conseguire una pronta soluzione, per organo del benemerito sindaco di Ovada, cav. Oddini, diede relazione delle molteplici pratiche fatte. Il relatore, con parola facile e con chiara argomentazione, rese note le diverse proposte di aspiranti ad assumere la costruzione e l'esercizio della ferrovia in discorso, e ne sviscerò le parti buone e quelle non accettabili. Si diffuse largamente su quella presentata dall'ing. Canedi di Milano, e rese all'evidenza la somma opportunità di adottarla in confronto delle altre.

Dopo animatissima discussione, cui parteciparono in special modo l'on. Raggio, l'ing. Oddini, il cav. Giustino Lanza, il deputato Ferrari, l'avvocato Borgatta e l'ing. Rivera, con votazione unanime venne approvata la proposta Canedi; e confermata la Commissione — che fu portata al completo colla nomina del comm. Raggio a presidente, — le si conferì mandato di fiducia per la stipulazione del contratto, per qualche miglioramento da introdursi nel contratto stesso, e per le pratiche a farsi coi Comuni interessati.

L'adunanza si chiuse con un appropriato discorso dell'on. Ferrari, che enumerò le fasi per le quali la questione era passata, ed i titoli alla benemerenza del paese acquistati dalla Commissione, mercè cui l'opera poteva dirsi assicurata, con immenso beneficio del commercio e dell'industria della Val d'Orba.

Ecco un brevissimo sunto della proposta Canedi:

L'Impresa Canedi si obbliga a dare la linea aperta al pubblico servizio entro l'agosto 1880. La ferrovia è a binario normale, con servizio cumulativo in base ai regolamenti vigenti per le reti dell'A. I.; e richiede il sussidio di L. 300,000, a cui il Consorzio dei Comuni può far fronte coi sussidii del Governo e della Provincia, e con una piccolissima sopratassa sulla tariffa pel trasporto delle merci. Il sussidio dev'essere pagato all'Impresa in 30 rate annuali, coll'interesse del 5 per cento.

Ferrovie in Sicilia. — Da Palermo, 22, scrivono all'*Opinione*:

Nel giorno 25 corrente, si riunirà in sessione straordinaria questo Consiglio provinciale per deliberare nuovamente sul concorso della Provincia nella spesa per la sollecita costruzione della ferrovia Cerda-Messina, dappoichè il Ministero dei lavori pubblici ha fatto sapere che, in seguito a migliori studii, il costo della strada non sarà più di 47, ma di 62 milioni; e che la preferenza non sarà accordata, se le Provincie interessate non deliberino essere pronte ad anticipare l'intera somma per operare rivalse e rate di 9|10 spettanti al Governo. Dovrà anche deliberare sul proposito il Consiglio provinciale di Messina.

Tramways di Roma. — Leggiamo nella *Libertà* del 28:

Dopo avere tanto parlato e discusso, finalmente ieri il Municipio ha scritto una lettera alla Direzione della Società del *tramway*, autorizzandola a voler proseguire le corse, colle carrozze tirate da cavalli, dalla Stazione di Porta S. Lorenzo fino alla Dogana, di fianco alla Stazione della ferrovia. Riguardo all'Esedra, è pienamente confermato che il Municipio non può o non vuole permettere che la Società possa arrivare colle carrozze fino all'Esedra, per non impedire lo sviluppo dei lavori per la sistemazione del piazzale di Termini.

Tramways di Firenze — La *Nazione* del 22 scrive:

La prova definitiva della macchina a vapore la *Silenziosa*, fra Piazza Santa Maria Novella e il Ponte del Maccione riuscì ieri benissimo. Il treno del *tramway* (poichè si trattava di un vero e proprio treno, essendo la macchina at-

taccata a due grandi vagoni che contenevano ben sessanta invitati) percorse, in mezzo a molta gente, i nove chilometri di distanza nel termine di 36 minuti, superando facilmente la difficoltà della ripida salita e discesa del Ponte alle Mosse.

Prendevano parte, fra gli altri, alla piacevolissima passeggiata il comm. Bertina, reggente la Direzione delle Strade Ferrate Romane, il Commissario governativo delle Strade Ferrate Romane e dell'Alta Italia, gli assessori municipali Feri e Torrigiani, molti deputati e consiglieri provinciali, il consigliere comunale cav. Pistoi, il Questore, i sindaci di Brozzi e di Campi, ed alcuni rappresentanti della stampa.

Giunti al ponte al Maccione, ed esaminati i lavori, che si proseguono con mirabile attività, per terminare i due chilometri di distanza che separano quest'ultimo punto da Campi; e visti i lavori del ponte, il quale, senza curare spesa, viene dalla Società dei *Tramways* allargato, gl'invitati furono dal sig. Otlet riuniti ad una buona refezione; terminata la quale, il cav. Pistoi, membro della Commissione municipale per i lavori dei *tramways*, fece un brindisi al concessionario sig. Otlet, al cav. Guillon ed al sig. Lawison, congratulandosi secoloro per avere, con mirabile intelligenza ed alacrità, presa in Firenze la iniziativa di questo nuovo e così utile modo di locomozione.

Tutti gl'invitati accolsero con applausi il brindisi del cav. Pistoi; dopo di che, la comitiva, rientrata nelle carrozze, fece ritorno a Firenze.

Durante questo percorso, e mentre nella pianura dello Smannero la macchina, che è del costo di 20,000 lire, andava a gran velocità, il conduttore, per esperimentarne la bontà e la capacità, la fermò ad un tratto; e la comitiva, non avendo risentito che un lievissimo urto, e visto che la fermata erasi ottenuta senza che la macchina andasse al di là dei tre metri, si diè ad applaudire, ed applaudì pure quando fu bravamente superata la difficoltà della ripida salita del Ponte alle Mosse.

Ferrovie economiche in Firenze. — La Giunta municipale di Firenze ha nominato una Commissione perchè esamini e riferisca sul progetto dell'Impresa Carosini e Iosia per la costruzione di ferrovie a sezione ridotta, eleggendo a formar parte della Commissione stessa gli assessori Feri e principe Corsini, e il consigliere cav. Pistoi.

Tramway di Padova. — Leggesi nel *Giornale di Padova*:

Alle notizie da noi date precedentemente sul progetto dei *tramways*, possiamo aggiungere ora, che la linea da qui a Piove verrebbe di certo prolungata sino a Chioggia, e che l'altra da qui al Dolo e alla Mira si collegherebbe con la tratta Mestre-Venezia, della quale fu stabilito il piano tecnico e finanziario, specialmente per ciò che riguarda la costruzione del ponte, che dai Ss. Apostoli, uno dei maggiori centri di Venezia, andrebbe per l'isola di Murano sino alla *terraferma*.

Ora non manca che il voto delle Provincie interessate; giacchè, tanto a Venezia, come a Padova, i progetti sono già all'esame delle rispettive Deputazioni provinciali.

Tramway di Verona — Il Consiglio provinciale di Verona, nella seduta del 20 corr., accordò ai signori Alessi e Grondona la costruzione e l'esercizio di un *tramway* sulla strada provinciale vicentina da Porta Vescovo fino al chilometro 20 di quella strada, dando loro un sussidio, a fondo perduto, di L. 120,000, da ripartirsi negli anni 1881-82-83-84.

Esso deliberò pure di accordare al Municipio di Cologna veneta un sussidio di L. 25,000 per la costruzione di un *tramway*, con trazione a vapore, tra Cologna e la Stazione ferroviaria di Lonigo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 22:

Si assicura che la Direzione della ferrovia del Gottardo pensi ora seriamente a riprendere la costruzione della linea Lucerna-Küssnacht-Immensee; ed a ciò soltanto avrebbe dato occasione la Memoria che la ferrovia Nord-Est avrebbe sottoposto all'Amministrazione della ferrovia del Gottardo circa alla sua partecipazione alle spese di costruzione della Stazione ferroviaria in Rothkreuz. La Ferrovia Nord-Est chiede alla Ferrovia del Gottardo, a questo scopo, non meno di un milione di franchi. È quindi naturale che l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo, in simili circostanze, studii la quistione, se non sia meglio di impiegare i milioni per la propria ferrovia o per le proprie Stazioni. Inoltre, il tronco Lucerna-Küssnacht-Immensee della Ferrovia del Gottardo assicurerebbe un introito maggiore di quello che se ne ritrarrebbe coll'uso della linea Lucerna-Rothkreuz-Immensee. Finalmente salta da sè agli occhi, che solo colla costruzione di questa linea, Lucerna diventa realmente capo-linea della Ferrovia del Gottardo. Circa poi ai mezzi per compiere questa impresa, finora non si sa nulla.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 28.70, dal lato di Airolo di m. 20.50; in totale m. 49.20, cioè m. 7 in media giornaliera. Restano ancora da perforare m. 717.70.

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di settembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri) — Passeggieri trasportati 20,300 (nel mese corrispondente del 1878: 18,119), introito fr. 26,600 (fr. 23,282.35); merce trasportata tonn. 4180 (tonn. 1915), introito fr. 16,700 (fr. 8363.05). Introito complessivo fr. 43,300 (fr. 31,645.40), ossia fr. 1056.10 (fr. 771.84) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggieri trasportati 20,200 (1878: 23,113), introito fr. 19,700 (fr. 19,928 80); merce trasportata tonn. 1295 (tonn. 1478), introito fr. 3800 (fr. 4695.55). Introito complessivo fr. 23,500 (fr. 24,624.35); ossia fr. 903.85 (fr. 947.09) in media per chilometro.

Monte-Bianco o Sempione? — Nel nostro numero del 15 corr. abbiamo riferito dal *Journal de Genève* alcuni cenni sull'opuscolo testè pubblicato a Parigi dal senatore Chardon circa il traforo del Monte-Bianco. Ora lo stesso giornale così parla di un altro opuscolo in risposta a quello del sig. Chardon:

Il sig. ing. Lommel, direttore tecnico della Società del Sempione, ha risposto al sig. Chardon in una *Notizia sul valore comparativo delle linee franco-italiane del Sempione e del Monte-Bianco*, che noi non conosciamo ancora se non dalla *Gazzetta di Losanna* del 20 ottobre, che ne diede degli estratti piuttosto estesi.

Il sig. Lommel stabilisce dapprima che, se si prende come punti di partenza e di arrivo di questa grande arteria internazionale Calais in Francia e Piacenza in Italia (punto di congiunzione colla linea delle Indie per Brindisi), il tracciato pel Sempione (1,215 chil.) è più breve di 136 chil. del tracciato pel Monte-Bianco (1,351 chil.); — che il primo valico ha sul secondo il vantaggio di una minore altezza dei sotterranei, quello del Sempione essendo a 729 m. soltanto, mentre quello del Monte-Bianco sarebbe all'altezza di 1250 m., colla differenza quindi di 500 m. a favore del Sempione; — finalmente che le linee d'accesso da costruire non sarebbero che di 98 chil. pel Sempione, mentre pel Monte-Bianco ammontarebbero a 122 chil., colla differenza quindi di 24 chil. a favore del Sempione.

È vero che la differenza nell'altezza dei due tunnel sarebbe in parte compensata dalle difficoltà del passaggio del Jura, maggiori pel Sempione che pel Monte-Bianco.

Ma il sig. Lommel ritiene che l'economia di 2 a 3 chil., che si potrebbe realizzare nella lunghezza del tunnel, sarebbe più che bilanciata, pel Monte-Bianco, dalle difficoltà dell'accesso e dal grave inconveniente di non avere le due estremità del tunnel collegate a prima giunta con una strada carrozzabile o almeno accessibile.

Confrontando poscia le distanze da Piacenza al mare del Nord pel Gottardo o pel Moncenisio con quelle del Sempione e del Monte-Bianco, il sig. Lommel si adopera a dimostrare che il Monte-Bianco, anzichè far concorrenza al Gottardo, farebbe concorrenza al Moncenisio, il che non è nell'interesse della Francia.

L'autore espone infine le ragioni politiche, che, a suo avviso, impediranno all'Italia di sussidiare un tracciato, il quale sarebbe egualmente dannoso a Milano ed a Torino.

Quanto alle ragioni strategiche invocate dal sig: Chardon, il sig. Lommel cerca attenuarne l'importanza, mostrando che un tunnel, le cui estremità sboccano in due diversi Stati, non può avere alcun valore offensivo; e che se si tratta soltanto di misure difensive, il Sempione, ch'esce dalla Svizzera al *defilé* di S. Gingolph, è tanto facile da proteggersi per la Francia, quanto potrebb'essere il tunnel del Monte-Bianco sboccante a Chamounix.

L'autore termina manifestando la maggior fiducia nell'avvenire del Sempione, il quale, secondo lui, non ha assolutamente nulla a temere dalla concorrenza suscitatagli dal tunnel del Monte-Bianco.

Ferrovie francesi — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio il tronco da Saint-Pierre-d'Albigny ad Albertville. La lunghezza totale della linea è di 22,041 m.

— Con decreto presidenziale del 24 corr. venne approvata la Convenzione conchiusa il 22 stesso mese tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia dell'Est per l'esercizio provvisorio della linea da Lérouville a Sedan.

Secondo tale Convenzione, la Compagnia prenderà possesso della linea col 1° novembre prossimo.

— La Compagnia del Nord ha preso l'iniziativa di una misura importante. Essa ha sottoposto all'*omologazione* ministeriale una tariffa speciale a prezzi ridotti, pel rilascie di biglietti d'andata e ritorno delle tre classi, in partenza da tutte le Stazioni della sua rete con destinazione di Parigi, e viceversa. Il biglietto di ritorno è valevole: per 1 giorno entro una zona di 105 chil., per 2 giorni entro una zona da 106 a 205 chil., e per 3 giorni entro una zona da 206 chil. al di là.

Ferrovie tedesche. — La *Post* annuncia che il signor Maybach, ministro dei lavori pubblici, ha presentato alla Direzione della Compagnia delle ferrovie un progetto di trattato relativo all'acquisto della linea Renana da parte dello Stato. Giusta questo progetto, lo Stato garantirebbe ai detentori delle Azioni privilegiate, sia interamente, sia parzialmente liberate, della Ferrovia Renana, una rendita annuale variante, secondo il caso, tra il 6 0[0 e il 4 0[0 del capitale nominale.

Stando allo stesso giornale, il signor Maybach avrebbe l'intenzione di presentare al Parlamento prussiano un piano generale, tendente e semplificare l'organizzazione dell'Amministrazione delle ferrovie.

Ferrovie rumane — La *Francfurter Zeitung* annuncia che il Ministro delle finanze di Romania, appena ritornato da Berlino, ha sottoposto al Consiglio dei ministri il progetto di Convenzione pel riscatto delle ferrovie rumane da parte dello Stato.

Il Consiglio dei Ministri avrebbe approvato tale Convenzione, che verrà sottoposta alla sanzione delle Camere.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Nel *Popolo Romano* del 26 si legge:

Alla Banca Tiberina, concessionaria del nuovo quartiere al Castro Pretorio, in forza della Convenzione stipulata il 31 dicembre 1874, correva l'obbligo di compiere per il 1878 tutte le case che servivano a coprire le fronti della piazza dell'Indipendenza e delle vie Goito, dei Mille, Curtatone e Magenta, nonchè dei tratti delle vie trasversali compresi fra le suaccennate.

In fatto però la Società predetta compieva la fabbricazione delle case sulla piazza dell'Indipendenza, e tralasciava un fabbricato sulla via Goito fra le vie Cernaia e Montebello, due sulla via Castro Pretorio fra le vie Varese e Magenta, ed una finalmente sulla via Magenta fra le vie Castro Pretorio e Marghera. A questi sostituiva invece una casa in via Castelfidardo, tre sulla via Gaeta, ed una su quella di Porta S. Lorenzo.

La Banca Tiberina in seguito si fece a domandare che l'Amministrazione comunale avesse sanzionato quella sostituzione; e la Giunta, considerando che l'assieme dei fabbricati costruiti effettivamente, od in corso di avanzata costruzione, uguaglia per numero e per importanza quelli che la Banca avrebbe dovuto costruire nel periodo di tempo di sopra accennato; considerando inoltre che lo spostamento di alcuni di quei fabbricati non induce aggravio di spese per opere stradali o d'illuminazione, dappoichè lo spostamento avvenne su strade già sistemate ed illuminate sul perimetro del nuovo quartiere al Castro Pretorio, proporrà al Consiglio di accogliere favorevolmente la domanda della Banca Tiberina; senza però che ciò possa indurre pregiudizio alcuno all'obbligo contrattuale, cui si intende sempre tenuta la Banca Tiberina, di compiere cioè la parte del quartiere che ebbe in consegna fino dal principio e di dare altresì compiuta entro quattro anni, che scadono alla fine del 1882, l'altra parte del quartiere, su cui le costruzioni furono ritardate, perchè ritenuta dal Governo per uso di cantiere della costruzione del palazzo del Ministero delle finanze.

Strade provinciali — Con R. Decreto del 12 sett. p. p. (*Gazz. Uff.* del 22) è approvata la deliberazione del Consiglio provinciale di Napoli di classificare come traversa provinciale la strada interna di Castellammare di Stabia, che unisce le due strade provinciali di Napoli e Sorrentina.

— Con R. Decreto di egual data (*Gazz. sudd*), è modificato l'elenco delle strade provinciali di Teramo, per quanto riguarda la provinciale Penne-Montesilvano, sostituendo al tratto compreso fra la salita e la discesa della Cappella, quello nuovamente costrutto dal ponte sul Tavo al termine della collina.

Porto di Genova. — Sullo stato attuale dei lavori del Porto ricaviamo dal *Caffaro* quanto segue:

La gittata o scogliera di fondazione del nuovo Molo a ponente è già costrutta, per un tratto di 400 metri, a sei metri sotto il pelo delle acque; 70 metri della quale sono già fuori d'acquo e visibili a chiunque, coi suoi massi artificiali già perfettamente congiunti ed allineati.

Tre ponti o piccoli moli interni sono già quasi compiuti: uno di San Lazzaro, l'altro al Passo-Nuovo, il terzo, meno avanzato, di fronte ai Magazzini generali.

Nel primo anno dei lavori vennero affondate tonn. 400,211 di massi, ossia 40,211 più di quanto era prescritto dal Capitolato, e sulle quali l'Impresa ha diritto ad un premio di cent. 50 per tonnellata.

Nel secondo anno se ne affondarono 450,813, ossia 10,813 in più dell'obbligo; ed anche su queste toccò alla Impresa il premio come sopra.

Nei due anni, per la costruzione dei ponti, si trasportarono tanti detriti e terre per tonnellate 617,285, ossia metri cubi 343,000.

I massi artificiali fabbricati erano, alla metà del corrente mese, in numero di 2828, dei quali ne furono già impiegati 2200 circa. Notisi che ciascuno di questi massi misura 14 metri cubi.

La somma, che costarono tutti questi lavori, supera le L. 3,600,000, ossia 2,454,739 lire, fatta deduzione del ribasso portato dal contratto di assunzione.

Gli operaj giornalmente impiegati sono iu media 1400. Il materiale fisso e mobile, posseduto dalla Impresa, ha un valore di oltre mezzo milione. Vi sono pontoni pel caricamento dei massi, che costano 90 mila lire ciascuno; e il materiale aumenta naturalmente ogni anno.

Oltre i cantieri, le officine, i magazzini, le tettoie per le macchine e via dicendo, l'Impresa dispone di grossi galleggianti in numero di 30; di portata minore 60; 5 rimorchiatori a vapore; grue 3, pure a vapore; 25 grue a mano; 70 vince (martinetti); carri da ferrovia, 15.

Vidi in azione le macchine che tritano la pietra in varie dimensioni per la costruzione dei massi, quelle che mescolano la calce e la pozzolana, quelle che servono a caricare e scaricare, e mi formai un'idea dei progressi immensi che fece la meccanica, dei benefizii incalcolabili che

se ne traggono, anche pel grande risparmio di forza e di vite umane.

Intesi far molti elogi dell'attività ed abilità di cui fanno prova gli operaj; e basta vederli, per esempio, all'atto di affondar quelle enormi masse di pietre, per crederlo.

Porto di Pozzuoli. — Sappiamo (dice la *Riforma* del 25) che il Municipio di Pozzuoli, essendo venuto nella determinazione di sistemare il porto, ha fatto compilare un adatto progetto, che già dicesi sia stato approvato dall'Ufficio centrale dei porti e fari. Con l'attuazione di tale progetto, si avrà un'opera utilissima; poichè, astrazion facendo dallo sviluppo commerciale che sarà per svolgersi in detto porto, quando Pozzuoli verrà collegato con ferrovia ai vicini paesi agricoli della campagna, basta riflettere che il porto medesimo è caricatoio di vini per l'alta Italia e per l'estero, e per l'importazione del petrolio riescirà di grande vantaggio al commercio generale ed alla navigazione del Regno. L'Amministrazione provinciale quindi, riconoscendo la grande utilità dell'opera, ha deciso concorrere nella relativa spesa per il terzo della somma prevista di lire 1,200,000. Ci auguriamo che il Governo, al quale si è rivolta la Prefettura di Napoli con voto favorevole, vorrà anche accordare un largo sussidio per l'opera stessa, e così potrà ben presto iniziarsi e prontamente condursi a termine

Gli argini del Po e dell'Adige. — Avendo il Comitato promotore di Legnago per la difesa d'Adige e Po inviato al Ministero molte petizioni, raccolte a di lui cura perchè siano sollecitamente riparati quegli argini, il Ministero dei lavori pubblici ha inviato al Prefetto di Verona il seguente dispaccio:

« Roma, 4 settembre 1879.

« Sig. Prefetto di Verona.

« Codesta Deputazione provinciale ha trasmesso a questo Ministero non poche petizioni, sottoscritte a cura del Comitato promotore per la difesa d'Adige e Po a Legnago con le quali si fa urgente istanza al Governo di S. M. per ottenere che sia dato corso senza ritardo alle urgenti riparazioni lungo gli argini di quei fiumi, prima che succedano le piene autunnali; e si chiede inoltre che sieno fatti provvedimenti definitivi per sottrarre quei popoli da periodici disastri.

« Il sottoscritto prega la S. V. di far conoscere ai signori componenti il Comitato suddetto, di cui è preside il sig. Achille Fagiuoli, che questo Ministero è animato quanto più non potrebbe, dal desiderio e dalla volontà di eseguire in tempo opportuno tutte le riparazioni che occorrono alle arginature del Po e dell'Adige, affinchè possano resistere alle prossime piene autunnali.

« Moltissimi ed importanti lavori si vanno già eseguendo nelle località minacciate, ed altri di non minor importanza saranno intrapresi quanto prima, man mano che siano compilati ed approvati i progetti.

« Quanto poi a provvedimenti capitali ad assicurare permanentemente la stabilità delle arginature, esigendo naturalmente non breve tempo ed una spesa ingente per essere attuati, il Ministero si riserba di farne una proposta al Parlamento al tempo della prossima sua riapertura.

« Intanto il Ministero ha molto a cuore che si rassicuri il Comitato promotore, significandogli che al Ministero sono già ben note le condizioni dell'Adige e del Po, e che non perde sicuramente di mira i grandissimi interessi che si collegano alla conservazione normale di quelle arginature

« *Per il Ministero*, F. BOMBIANI ».

Acquedotto in Venezia. — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia*:

La *Gazzetta Ufficiale* del Regno pubblica il Decreto Reale del 2 corr, col quale è autorizzata ad operare nel Regno la *Compagnie générale des Eaux pour l'étranger* (*V. più sotto*), la quale è quella che ha assunto dai signori Ritterbandt e Dalgairns il contratto dell'acquedotto. Ecco, adunque, tolto un altro degli ostacoli, che vi erano nell'attuazione di un progetto, che potrebbe dar lavoro a molti operaj.

Non sappiamo se la sede *ufficiale* della Società sarà a Venezia od altrove. Sappiamo però che la Compagnia ha comperato dal principe Giovanelli il palazzo a Venezia dove risiede attualmente il *Circolo artistico*, e che installerà quivi i suoi Ufficii.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 27 agosto scorso (*Gazz. Uff.*) del 15 corr.) venne approvato il nuovo statuto organico della Cassa di risparmio di Savigliano.

— Con R. Decreto del 23 sett. p. p. (*Gazz. Uff.* del 21 corr.), la Società francese, sedente in Parigi, col titolo di: *L'Aigle, Compagnie d'assurances à primes contre l'incendie*, avente a scopo le assicurazioni contro l'incendio nell'esplosione della folgore, del gas, del vapore; ecc., e di tutte le proprietà mobiliari ed immobiliari, con un capitale di 2 milioni di fr. diviso in 4000 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata ad operare in Italia, a termini de' suoi statuti e sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente decreto; ritenuto che la Società stessa ha destinato alle operazioni in Italia L. 200,000, ha eletto il domicilio in Milano, e nominato il proprio rappresentante dinanzi al Governo ed agl'interessati.

— Con R. Decreto del 2 corr. (*Gazz. Uff.* del 25), la Società francese, sedente in Parigi col titolo di *Compagnie générale des Eaux pour l'étranger*, colla durata di 99 anni e col capitale nominale di 20 milioni di fr. diviso in 40,000 azioni da 500 fr. ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, a termini de' suoi statuti e sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel presente decreto; ritenuto che la Società ha già nominato il suo rappresentante in Italia dinanzi al Governo ed agl'interessati.

Direzione generale del Debito pubblico. — La *Gazz. Uff.* del 17 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 2 mese stesso, controfirmato dai ministri Grimaldi e Varè:

Art. 1. Col primo giorno del mese di novembre prossimo la sede della Direzione generale del Debito pubblico e delle annesse Amministrazioni centrali della Cassa dei depositi e prestiti ed Amministrazione della Cassa militare è trasferita, e per tutti gli effetti legali si intenderà stabilita in Roma.

Art. 2. Il numero degli agenti da accreditarsi per le operazioni di Debito pubblico, ai termini dell'articolo 296 del regolamento approvato col Regio Decreto dell'8 ottobre 1870, numero 5942, per la città di Roma è portato a dodici, e per la città di Firenze è ridotto a sei.

Art. 3. Gli agenti di cambio ed i notaj, che al primo novembre 1879 si troveranno accreditati presso l'Intendenza di finanza di Roma e presso la Direzione generale del Debito pubblico a Firenze, s'intenderanno di pien diritto rispettivamente accreditati, i primi presso la Direzione generale del Debito pubblico, ed i secondi presso l'Intendenza di finanza di Firenze.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Servizio diretto Italo-Austriaco, via Pontebba, per Viaggiatori, Bagagli e Cani; servizio provvisorio, via suddetta, per trasporti a Grande e Piccola Velocità.

Di conformità a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di queste Strade Ferrate, col 1.o Novembre prossimo venendo attuato il servizio diretto per Viaggiatori, Bagagli e Cani colle ferrovie Principe Rodolfo e Meridionali Austriache via Pontebba; e dal giorno stesso l'attuale servizio provvisorio pei trasporti a P. V. di che negli Avvisi al Pubblico in data dei 9 e 16 corrente mese, dovendo essere esteso ai trasporti a G. V. nonchè a quelli di veicoli, feretri e bestiame a G. e P. V., si fa noto quanto in appresso:

Viaggiatori, Bagagli e Cani. — L'Orario dei treni pel suddetto servizio è quello risultante dall'Orario generale di queste strade ferrate che entrerà in vigore collo stesso giorno 1.o Novembre prossimo.

Le Stazioni ammesse al servizio diretto per viaggiatori, bagagli e cani sono le seguenti:

dell'Alta Italia; Bologna, Brescia, Conegliano, Firenze S. M. N., Genova P. P., Mestre, Milano, Padova, Pisa, Torino P. N., Treviso, Udine, Venezia, Verona P. V. e Vicenza;

delle Romane: Roma;

delle ferrovie Austriache: Bruck (via Leoben), Feldkirchen, Friesach, Glandorf, Judenburg, Klagenfurt, Knittenfeld, Lubiana S. B., Leoben S. B., Radmansdorf-Lees, S. Michele, S. Veit, Tarvis, Vienna (via Leoben), Vienna, Neustadt (via Leoben) e Zeltweg.

Ogni biglietto a tariffa intiera dà diritto per la sola percorrenza austriaca da Pontafel a destinazione, al trasporto gratuito di 25 chilogrammi di bagaglio.

I ragazzi d'età inferiore agli anni tre, saranno trasportati gratuitamente, purchè sulle ginocchia di chi li accompagna. Quelli di età fra i 3 ed i 7 anni pagheranno metà prezzo, ma i biglietti saranno solo rilasciati pel punto di confine.

Tutte le Stazioni della rete sono autorizzate a rilasciare biglietti ed a registrare bagagli e cani per la destinazione di Pontafel: le due Stazioni di Pontebba e Pontafel non sono per altro autorizzate al servizio locale fra loro.

I prezzi dei biglietti e dei trasporti di bagagli e cani fra le Stazioni italiane e quelle austriache ammesse al servizio diretto, nonchè le quote da esigersi in oro sui prezzi stessi, risultano da appositi quadri che contemporaneamente al presente avviso saranno pubblicati nelle Stazioni sovranominate.

Degli stessi quadri si potrà prendere visione in tutte le altre Stazioni della rete.

La registrazione dei bagagli e dei cani avrà luogo direttamente fra le sovranominate Stazioni italiane e quelle austriache. Le spedizioni di bagaglio con assicurazione speciale, saranno limitate alla Stazione di Pontafel.

I signori Viaggiatori dovranno assistere personalmente alla visita doganale dei bagagli al confine, non assumendo le Amministrazioni ferroviarie veruna responsabilità in proposito.

Merci a Grande Velocità, Numerario ed oggetti preziosi. — A cominciare dallo stesso giorno 1° Novembre prossimo, il servizio provvisorio Italo-Austriaco P. V., via Pontebba, oggetto di precedenti Avvisi in data 9 e 16 corrente mese, sarà esteso ai trasporti a G. V. di merci, numerario ed oggetti preziosi.

Le spedizioni a G. V. di pieghi di carte di valore non potranno essere accettate in servizio Italo-Austriaco via Pontebba, dovendo aver luogo in base all'attuale servizio cumulativo colle I. R. Poste Austriache, via Cormons, sintantochè consimile servizio non siasi istituito per la via Pontebba.

Disposizioni comuni ai trasporti a Grande ed a Piccola Velocità. — Oltre alle spedizioni di merci a G. V. ed a P. V., via Pontebba, alle quali sono ammesse le stazioni della rete abilitate agli stessi trasporti in servizio interno, le medesime stazioni abilitate ai trasporti di veicoli, feretri e bestiame in servizio interno, sono ammesse a queste altre spedizioni da o per l'Austria, via Pontebba.

Alle spedizioni in generale a G. e P. V. appoggiate alla stazione di Pontafel, coll'indicazione sui documenti di trasporto della definitiva destinazione austriaca al di là di Pontafel; come pure a quelle dell'Austria per l'Italia, appoggiate alla stazione di Pontebba, coll'indicazione sui documenti di trasporto della definitiva destinazione italiana al di quà di Pontebba; saranno applicate le tariffe e condizioni di trasporto con gl'integrali diritti fissi, nonchè quelle per le operazioni e formalità doganali, in vigore presso ciascuna Amministrazione, e le seguenti tasse per il tratto intermedio fra Pontebba e Pontafel:

		G.V.	P.V.
Merci a G. V., per ogni 100 Chilogrammi colla tassa minima di L. 0.05 per spedizione		0.05	—
Numerario ed oggetti preziosi, per ogni L. 1000 di valore dichiarato colla tassa minima di L. 0.10 per spedizione		0.10	—
Merci a P. Velocità	a spedizioni singole per tonnellata	—	0.15
	a vagoni completi per tonnellata	—	0.10
Vetture, carri da panorama, Tramway, carri da ferrovia ecc.	per pezzo	0.45	0.35
Locomotive		1.80	0.20
Feretri		1.70	0.45
Cavalli e muli		0.15	0.10
Tori, buoi e vacche	per capo	0.15	0.05
Asini, puledri, porci grassi, vitelli sino ad un anno	per capo	0.10	0.05
Vitelli piccoli e porci mezzani	per capo	0.05	0.02
Capre, montoni, pecore, ecc.	per capo	0.02	0.02

NB. La tassa minima è in generale di cinque centesimi per ogni spedizione.

Alle sole spedizioni di merci a Piccola Velocità.

dall'Italia *a destinazione* di Pontafel-loco;

da Pontebba-loco *appoggiate* a Pontafel pel ricarteggio d'ufficio e proseguimento in Austria;

dall'Austria *a destinazione* di Pontebba-loco;

da Pontafel-loco *appoggiate* a Pontebba pel ricarteggio di ufficio e proseguimento in Italia;

sarà inoltre applicata, sempre in porto assegnato, la quota fissa di 1.00 per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilog.

Le spedizioni in generale da Pontebba-loco a destinazione di Pontafel-loco — o viceversa — non sono accettate.

Le tasse da applicarsi per il percorso di queste linee saranno quelle risultanti dalle tariffe e condizioni di trasporto attuatesi ai 16 febbraio 1872 colle modificazioni successivamente introdottevi, e dalle tariffe e condizioni per le operazioni e formalità doganali di che nell'avviso dei 16 giugno 1874.

Le spedizioni a G. ed a P. V. potranno essere anche eseguite con nota d'affrancazione per il percorso austriaco oltre Pontafel, sotto l'osservanza delle norme e condizioni vigenti in proposito.

I documenti di trasporto (bollettini di spedizione o lettere di porto) e le dichiarazioni doganali (Mod. 273-274, a seconda dei casi) dovranno essere presentati in doppio esemplare.

Come di regola, il pagamento alle Stazioni italiane degl'importi afferenti al percorso estero, sarà loro dovuto in lire, valuta d'oro, senza che questa Amministrazione abbia nulla a rispondere in quanto alla conversione nella valuta suddetta di quella austriaca.

Il rimborso degli assegni sulle spedizioni in partenza da stazioni di questa rete, sarà eseguito in conformità dell'Avviso dei 21 novembre 1868.

Milano, 24 Ottobre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii ebbero, nella scorsa settimana, mercato languido e quasi inerte. Le Azioni della Società delle Meridionali da 408 caddero a 402, e riebbero in ultimo il prezzo di 407.50; le Obbligazioni relative da 283 si ridussero a 281; invariati i Boni e nominali a 600 circa.

Ugual sorte toccò alle Obbligazioni Sarde: quelle della serie A oscillanti tra il 290 al 289; le altre, della serie B, tra il 293.50 al 292.50; le nuove, tra il 268 al 265.75. L'Alta Italia da 297.25 scese a 296.50; le Pontebbane stazionarie sul 440: le Ferrovie Centrali Toscane sul 454.

Le Romane nominali a 131. Le Vittorio Emanuele invariate a 303.

A Parigi, le Lombarde negoziate con poco favore a 177 e 178: le Obbligazioni a 250 e 257; le Vittorio Emanuele a 267 e 261; le Ferrovie Romane a 114 e 113; le Obbligazioni a 308 e 303.

CONVOCAZIONI

Société anonyme des mines de plomb argentifère de Gennamari et d'Ingurtosu (*Sardaigne*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria il 25 novembre p. v. in Parigi (sede sociale, rue de Naples, 52).

Avvisi d'Asta

Il 4 novembre p. v., presso la Deputazione provinciale di Bergamo, si terrà un'asta per l'appalto della settennale manutenzione delle strade provinciali, divise in 4 lotti: 1° Strada di Valle Brembana, della lunghezza di m. 38,780, per la presunta somma di L. 18,500; 2° Strada detta di S. Marco, della lunghezza di m. 14,316, per L. 4500; 3° Strada di Valle Saleggio, della lunghezza di m. 25,580, per L. 7000; 4° Strada di Valle Imagna, della lunghezza di 15,210, per L. 6400. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 30 giugno 1887. Deposito pei 1° lotto L. 6000, pel 2° L. 1500, pel 3° L. 2500, pel 4° L. 2000 in biglietti bancarii o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della riduzione a carcere giudiziario del fabbricato demaniale detto de

Forni in Civitavecchia, in diminuzione della somma di lire 26,875, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 1500 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 3000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali della provincia di Napoli, per la complessiva somma di L. 137,844. Manutenzione per un sessennio dal 1° gennaio 1880. Deposito interinale lire 4700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 11,500 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di una strada militare carreggiabile da Spezia alla Batteria dei Cappuccini, a Sarbia ed a Monte Castellazzo, per la presunta somma di L. 125,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni. Deposito cauzionale L. 12,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio-Calabria, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Mongiana a Grotteria, comprese fra Crocefer-rata e Grotteria, della lunghezza di m. 18,560, in diminuzione della somma di L. 323,366.12, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la triennale manutenzione dei fabbricati militari marittimi nelle piazze di Napoli, Posilipo, Miseno, Baia, Castellamare, Ponza e Ventotene, in diminuzione della complessiva somma di L. 263,974, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione durante il triennio 1880-82. Deposito cauzionale L. 31,800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso le Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quinquennale del 3° tratto ed ultimo tronco del 4° della strada nazionale Sapri-Jonio, della lunghezza di m. 30,825, per la presunta annua somma di L. 11,840. Manutenzione dal 1° aprile 1879 a tutto il 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio-Emilia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale delle Radici da Sassuolo alle Radici, della lunghezza di m. 4671.04, per l'importo di L. 78,344.11. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4300 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione biennale ordinaria degli stabili di proprietà o d'uso del Municipio di Genova, in diminuzione dell'annua somma di L. 23,254, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'imbancamento del tratto di argine destro di Po, detto Golena Borgofranco, in Comune di Borgofranco, per l'estesa di m. 913, per la presunta somma di L. 61,078.22. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 4000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 10,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del Mandracchio, Sostegno e Navigazio di Cavanella di Po, per la presunta annua somma di L. 11,859, nonchè della esecuzione dei lavori necessarii per la sistemazione normale dei medesimi per la somma di L. 7709. Questi lavori da eseguire entro il 1° quadrimestre 1880, e la manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 31 dicembre 1888. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2500, idem.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Reggio-Emilia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del Colatore Canalaccio Tassone, tra il ponte detto della Forca e quello del Magnano, della lunghezza di m. 3007.55, per la presunta somma di L. 55,557. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 2500 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale obbligatoria da Tagliacozzo alla provinciale di Tivoli pel piano di Cavaliere, della lunghezza di m. 7488.08, per la presunta somma di L. 91,885. Deposito interinale lire 2000 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della biennale ricostruzione e manutenzione delle pavimentazioni stradali, condotti ecc., nelle frazioni suburbane, per il presunto annuo importo di L. 25,000. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1881. Deposito cauzionale L. 6500, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione del manufatto del Sostegno di Tornova o suoi annessi e connessi, ed escavo a zattera del Mandracchio, Bacino del Sostegno medesimo, e del successivo Canale di Loreo, per la presunta complessiva somma di L. 86,500. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 per un quinquennio. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8500, idem.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettnra di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano, compreso fra la sezione 212 dopo la Sella di Strasatto e l'innesto col ponte all'entrata dell'abitato di Montalegro, della lunghezza di m. 7414, per la presunta somma di L. 249,864. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 9 detto mese, presso il Municipio di Tivoli (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento del Cimitero comunale. per la presunta somma di L. 52,016.91. Deposito interinale L. 500 in valuta legale.

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Livorno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la sessennale ordinaria escavazione del porto, della darsena e dei canali interni ed esterni di Livorno, in diminuzione della complessiva somma di L. 129,580, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,500, id.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Verona, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del forte alto di Rivoli, costruzione di una Tagliata-Batteria presso Incanal, e costruzione della strada d'accesso al predetto forte, pel complessivo importo di L. 650,000. Lavori da eseguire entro 730 giorni. Deposito cauzionale lire 65,000 in contanti o rendita D.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione dei Commissariati militari dei tre dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto del 1°, e 3° lotto della trasformazione di ferro e ferro omogeneo vecchi della R. Marina; cioè: pel 1° lotto tonn. 266,350 di ferro vecchio in tonn. 133.175 di ferro nuovo, per l'importo di lire 23,276.50; e pel 3° lotto tonn. 130,244 di ferro vecchio in tonn. 65.122 di ferro nuovo per L. 9945.92. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale pel 1° lotto L. 2327.65 e pel 3° L. 994.90, in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Commissariato militare del 1° dipartimento marittimo, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto del 2° lotto della trasformazione di ferro e ferro omogeneo vecchi della R. Marina, cioè tonn. 766.600 di ferro vecchio in tonn. 361.700 di ferro nuovo, in diminuzione del complessivo importo di L. 59,930, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 16 detto mese, presso la Sottoprefettura d'Ivrea, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria del Comune di Ribordone all'abitato di Sparone, della lunghezza di m. 1515.85, per il presunto importo di L. 26,790.19. Lavori da eseguire entro 11 anni. Deposito interinale L. 1340 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2680 idem o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

39ª Settimana. — *Dal 24 al 30 settembre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	423,856.55	293.12
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	449,063.50	310.56
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 25,206.95	— 17.44
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	16,238,574.26	11230 00
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	15,074,273.82	10424.81
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,164,300.44	+ 805.19
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	205,508.22	177.93
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	146,066.30	127.35
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 59,441.92	+ 50.58
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.44	6,299,169.15	5,456.47
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.87	5,472,276.88	4,779.82
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.57	+ 826,892.27	+ 676.65

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,845,75	18,013.49	12,080.68
Piccola Velocità	7,795,67	365.30	2,041.04
Totali . . .	49,641.42	18,378.79	14,121,72

Strade Ferrate Romane

30ª Settimana — *Dal 23 al 29 luglio* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	546,260.39	16,944.34
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	463,554.77	14,587.24
Differenza (in più . . .	24	82,705.62	2,357.10
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1879 .	1,670	15,655,908.04	16,294.28
Periodo corr. 1878	1,657	15,235,490.63	15,981.13
Aumento	13	420,417.41	313.15
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,592.88	»	31,744.32	39,337.20
Bagagli e cani.	»	133.31	»	658.64	791.95
Merci a G.V. ..	»	690.61	»	4,305.52	4,996.13
Merci a P.V. ..	»	7,997.25	»	28,499.99	36,497.24
Introiti diversi.	»	312.67	»	460.28	772.95
Totale L.	»	16,726.72	·	65,668.75	82,395.47

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Gara per concessione di esercizio del Caffè e Buffet annesso alla Stazione di GENOVA P. P.

Col giorno **31 dicembre p. v.** venendo a scadere il contratto attualmente in corso per affitto di locali ad uso *CAFFÈ* e *BUFFET* annessi alla Stazione di **Genova P.P.**, si fa noto avere l'Amministrazione di queste Strade Ferrate deciso di aprire una pubblica gara per l'affitto, durante un triennio, dei suddetti locali alle condizioni e ai patti risultanti da apposito e prestabilito Capitolato d'oneri, visibile presso le principali Stazioni di questa rete, e che verrà pure rimesso a quelle Ditte, le quali ne facessero domanda a questa Direzione dell'Esercizio o alle Stazioni stesse nel termine di giorni 15 dalla data del presente avviso.

L'Amministrazione si riserva di deliberare l'asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

L'asta è aperta a qualunque Ditta intenda di concorrere. Affinchè però la scheda d'offerta sia valida, il concorrente dovrà allegare alla medesima un Certificato della Cassa centrale dell'Amministrazione che ha sede in **Milano Corso Magenta N. 24,** oppure del Capo di una delle Stazioni autorizzate a ricevere i depositi di gara, indicate nell'avviso che trovasi affisso in tutte le Stazioni, comprovante che egli personalmente od a mezzo di un suo rappresentante vi ha depositato la somma di L. 400 in denaro o in Cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato al prezzo della Borsa di Milano nel giorno precedente al deposito.

La scheda d'offerta dovrà essere spedita all'indirizzo della Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano in piego suggellato portante la soprascritta: *Offerta per l'affitto dei locali ad uso Caffè e Buffet nella Stazione di Genova P. P.* in modo che le pervenga non più tardi del giorno 10 *novembre p. v.* L'offerta sarà stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà essere richiesto o a questa Direzione dell'Esercizio, o alle Stazioni presso le quali sono ostensibili i Capitolati.

Fatta l'aggiudicazione, saranno restituiti i Depositi d'asta ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario ed alle altre due Ditte che dopo di lui ebbero a fare offerta migliore, alle quali ultime però verrà la restituzione ordinata tostochè il contratto siasi reso esecutorio. Il deliberatario poi non potrà ritirare il suo deposito d'asta che dopo eseguito il deposito di cauzione.

L'apertura delle schede d'offerta avrà luogo il giorno 12 *novembre p. v.* presso la Direzione dell'Esercizio e potranno presenziarla le Ditte concorrenti alla gara.

Milano, 10 ottobre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 5 Novembre 1879 N° 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

INAUGURAZIONE
DELLA FERROVIA PONTEBBANA

Il 30 ottobre p. p. ebbe luogo l'annunciata solenne inaugurazione della ferrovia internazionale della Pontebba; e questa bella festa, da lungo tempo attesa, alla quale abbiamo noi pure con la massima soddisfazione assistito, merita uno speciale ricordo nel nostro giornale, che si occupò sempre con amore particolare di un valico di tanta importanza pegl'interessi delle due nazioni finitime.

Il convoglio inaugurale partì da Udine alle 6 del mattino, portando le Autorità della Provincia, con a capo il Prefetto comm. Mussi, rappresentante il Governo italiano, i delegati del Ministero dei lavori pubblici e di quello di agricoltura, industria e commercio, gli alti funzionarii dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed una eletta schiera d'invitati.

Noi non faremo la descrizione della linea che si andava ad inaugurare, nè della lunga serie d'opere monumentali, che ne fanno una vera meraviglia dell'arte e della scienza; nè ripeteremo gli elogi ben dovuti ai valenti ingegneri che vi cooperarono: còmpito questo che fu già da noi ben prima d'ora adempito con pubblicazioni diverse.

Diremo pertanto che il convoglio giunse a Pontebba, festeggiato lungo la sua corsa, e quivi buona parte della comitiva si arrestava alla Stazione provvisoria; mentre l'altra parte, quella degl'invitati alla gita sino a Tarvis ed alla refezione a Pontafel, ristretta soltanto a 40, proseguì pedestre lungo il ponte eretto sul torrente che si chiama appunto *Pontebbana*, la metà del quale segna il confine italo-austriaco.

Alle testate di questo ponte sorgevano due archi decorati di trofei e di bandiere italo-austriache; uno di essi, quello sul territorio italiano, portava l'iscrizione: *Ars, scientia, labor;* l'altro, sul territorio austriaco, portava l'iscrizione: *Salve Italia, salve Austria.*

A mezzo il ponte s'incontrarono un delegato del Governo austriaco, che scambiò un primo saluto col Prefetto comm. Mussi; ed il Direttore della Società Rodolfiana, sig. Moravitz che con gentili espressioni strinse la mano al Direttore dell'esercizio dell'Alta Italia, comm. Massa. Questi, rispondendo al sig. Moravitz, disse:

« Mi reputo fortunato di stringere oggi la mano al Direttore generale della Società Rodolfiana, qui al confine dei due Stati, al punto di giunzione delle nostre due reti.

« E questa nostra cordiale stretta di mano sia augurio di quelle relazioni amichevoli che sempre dovranno esistere fra le due finitime Amministrazioni ferroviarie, per poter sempre più promuovere il commercio e gl'interessi dei due grandi paesi che la nuova ferrovia oggi congiunge ed affratella ».

Traversato poi a piedi anche il resto del ponte, gl'invitati giunsero alla nuova e magnifica Stazione internazionale di Pontafel, ov'era loro preparato un *lunch;* dopo il quale, la comitiva, su apposito convoglio della Rodolfiana, percorreva il novissimo tratto della ferrovia, ammirando le bellezze naturali di quella vallata, salendo sempre fino alla Stazione di Seifnitz o Camporosso, che trovasi sul culmine della linea, ad 805 metri sopra il livello del mare; mentre la Stazione di Pontafel è a 569 m., e quella di Udine a soli 109.

Giunti a Tarvis, e discesi nella bella Stazione, che serve, oltre alla linea principale di Villacco, anche alla diramazione per Lubiana, vi fu il ricevimento ufficiale da parte delle Rappresentanze austriache politiche, amministrative, tecniche, cittadine e commerciali.

Quivi il cav. Novack, rappresentante il Governo austro-ungarico e la Luogotenenza della Carinzia, pronunciò in lingua tedesca alcune parole appropriate alla circostanza; ed a lui rispose il prefetto Mussi, a nome del Governo ita-

liano, compiacendosi della grande opera felicemente compiuta a vantaggio dei due paesi.

Dopo la scambievole presentazione dei principali funzionarii ed una breve sosta a Tarvis, gl'invitati italiani risalirono sul treno, insieme con altrettanti invitati austriaci, e giunsero di nuovo alla Stazione di Pontafel, ove li attendeva uno splendido *déjeûner*, servito dal Sacher, provveditore della Corte di Vienna, e rallegrato dai suoni di una banda militare, fatta venire appositamente da Gorizia a Tarvis e poi fatta salire nel convoglio.

Allo *champagne*, il Prefetto comm. Mussi si alzò, dicendo d'esser lieto di cogliere l'occasione per stringere lealmente la mano al rappresentante del Governo imperiale ed innalzare un evviva al Sovrano dell'Impero Austro-Ungarico; ed a lui rispondeva il cav. Novack con un evviva al nostro Re.

Altri brindisi, in tedesco ed in italiano, furono scambiati per festeggiare la nuova linea ed il suo immancabile avvenire per gli interessi dei due popoli, al di quà e al di là delle Alpi Carniche.

Trascorse così festosamente circa due ore, tutta la comitiva prendeva posto sul treno italiano, espressamente giunto sino a Pontafel; e traversato il ponte sovraccennato, si arrestava a Pontebba, per prender seco gli altri invitati della mattina, che nel frattempo avevano fatto una conveniente refezione, loro preparata dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, ed alla quale pure non mancarono i lieti brindisi e gli evviva.

Finalmente, alle 5 pom., festeggiatissimo a tutte le Stazioni attraversate, il convoglio giunse a quella d'Udine, ove gl'invitati furono accolti da una folla di cittadini, e su privati equipaggi e carrozze municipali all' uopo disposte, vennero condotti in città gli ospiti austriaci, insieme alle Autorità e rapprentanze italiane.

Alle sei e mezza si raccoglievano poi tutti al banchetto, imbandito dal Prefetto nelle magnifiche sale del Palazzo municipale della Loggia, splendidamente illuminate e decorate.

Anche il banchetto, a cui assistevano oltre 100 persone, procedette col massimo ordine, e riuscì oltremodo brillante, specialmente pei molti brindisi e discorsi pronunciati, dei quali però dobbiamo limitarci a dare solo qualche cenno.

Il conte Corinski, funzionario della Luogotenenza della Carinzia, ne aprì la serie, invitando, in tedesco, a brindare al Re d'Italia. Gli rispondeva il Prefetto comm. Mussi colle seguenti applaudite parole:

« Io ringrazio, prima di tutto, il rappresentante del Governo austro-ungarico per il brindisi ch'egli fece in evviva al nostro amatissimo Re, il cui nome trovò sempre un'eco fedele nei petti degli Italiani.

« Saluto poscia tutti gli egregi ospiti nostri, e li saluto in queste sale, ove gli antichi Friulani trattarono tante volte i loro interessi, e che oggi credo onorate, quando raccolgono i rappresentanti di due paesi per cementare e saldare un comune loro interesse.

« Saluto ancora tutti i tenaci propugnatori della Ferrovia Pontebbana, di cui vedo presente alcuno in questa sala, ed i valenti ingegneri, che tanto cooperarono a questa linea che oggi abbiamo quasi trionfalmente percorsa.

« Sul sommo della porta di Pontafel vidi scritte tre parole, che non sono parole di colore oscuro, ma che dicono: *Ars, scientia et labor:* eterna verità questa, poichè la linea Pontebbana rappresenta il vanto dell'arte, i progressi della scienza, le fatiche dei lavoratori.

« Dopo questo, o signori, e per rispondere al brindisi del Rappresentante imperiale, vi invito a bere alla salute dell'Imperatore d'Austria ».

Letti poi dallo stesso Prefetto parecchi telegrammi di distinti personaggi (Villa, Sella, Robillant, Brioschi, Allievi, Lampertico, Depretis, Zanardelli, Cavalletto, ecc.), che si scusavano di non poter intervenire alla festa, parlò pure il Sindaco di Udine, salutando gli ospiti gentili delle due Nazioni; il segretario della Camera di commercio di Udine; e quindi il presidente della Camera di commercio di Klagenfurt, invitando i suoi compatrioti della Stiria e della Carinzia a fare un evviva alle Camere di commercio di Venezia e di Udine, alle quali, pel fatto auspicatissimo di questa nuova ferrovia internazionale, li legano comuni interessi.

Il Direttore della Ferrovia Rodolfiana, ringraziando delle dimostrazioni di simpatia ricevute, fece vivi e meritati elogi degl'ingegneri italiani, che concepirono e condussero a compimento la grande opera; e ricordando la Tecnica italiana, antica come Ercolano e Pompei, splendida come ai tempi del Brunelleschi e di Michelangelo, chiamò i nostri ingegneri i continuatori di così memorabili esempi.

Il comm. Massa gli rispondeva colle seguenti parole:

« Ringrazio il Direttore generale sig. Moravitz delle belle parole ch'egli disse all'indirizzo del nostro paese per l'arte di costrurre, che trovò degnamente continuata dai nostri ingegneri, che hanno cooperato ai lavori della Pontebba.

« Tocca a me, per ragioni di ufficio, di rendere pubblica testimonianza dell'attività, dello zelo e della intelligenza grandissima spiegate dai nostri ingegneri nella esecuzione della linea ardua e difficile che abbiamo oggi percorsa, e di ringraziare il signor Moravitz delle parole di encomio che ha voluto mandare al loro indirizzo, le quali riesciranno loro tanto più gradite, quanto più è competente giudice colui che le ha pronunciate. Ed essi con orgoglio festeggiano oggi la inaugurazione della intera linea da Tarvis ad Udine.

« E poichè mi fu concessa la parola, permettete, o signori, che vi proponga ancora un brindisi:

« Io v'invito a bere alla salute del Sindaco, del Municipio e della cittadinanza di Udine, che ci ospitarono così cortesemente nelle splendide aule del loro storico e monumentale Palazzo, dal concorde affetto degli Udinesi pur mò restaurato; e faccio voti che la strada ferrata, che oggi abbiamo inaugurata sotto così felici auspicii, riesca a maggiore vantaggio, a maggiore incremento e prosperità di questa illustre città che vi sta a capo, così simpatica e così benemerita. *Viva Udine!* »

Terminato il banchetto, gli ospiti austriaci ripartirono per Tarvis, accompagnati alla Stazione, sfarzosamente illuminata e pavesata, dalle principali Autorità e rappresentanze italiane, e da una folla di popolo plaudente, alle grida di: *Viva l'Austria! Viva l'Italia!*

Questa bella festa internazionale non poteva riescire più splendida e più completa, e sarà con gran piacere ricordata da quanti vi poterono assistere.

I LAVORI PUBBLICI NEL 1880

Il Ministero dei lavori pubblici, facendo seguito alla Nota ed al quadro dei lavori relativi al 1879, inseriti nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 ottobre p. p. (V. *Monitore* del 22 detto mese), ha per le stesse considerazioni ed al medesimo intento compilato, e pubblicato nella *Gazzetta* del 29 detto mese, un prospetto dei lavori da eseguirsi nel 1880, ripartitamente per provincie; nella supposizione che venga approvato il bilancio preventivo, quale venne presentato alla Camera dei deputati (V. *Monitore* dello stesso giorno 29 ottobre).

Da tale prospetto rileviamo le cifre generali seguenti, ripartite per categorie di lavori:

Lavori idraulici. — Da eseguirsi nel 1880, N. 787; importo presuntivo L. 16,140,900; — in corso o da intraprendersi nel 1° quadrimestre, N. 428; importo presuntivo L. 10,598,900.

Lavori stradali e fabbriche. — Da eseguirsi nel 1880, N. 2753; importo presuntivo L. 37,685,300; — in corso o da intraprendersi nel 1° quadrimestre, N. 950; importo presuntivo L. 23,006,400.

Lavori ferroviarii. — Da eseguirsi nel 1880, N. 572, importo presuntivo L. 53,129,400; — in corso o da intraprendersi nel 1° quadrimestre, N. 534; importo presuntivo L. 33,060,900.

Totale generale — Lavori da eseguirsi nel 1880, N. 4112; importo presuntivo L. 106,956,600; — in corso o da intraprendersi nel 1° quadrimestre, N. 1912; importo presuntivo L. 66,666,200.

Tali somme, come si è detto, sono ripartite nelle 69 provincie del regno; però nella 1ª categoria di lavori non figurano 20 provincie (Alessandria, Aquila, Ascoli Piceno, Avellino, Belluno, Benevento, Bergamo, Brescia, Caltanissetta, Campobasso, Cosenza, Cuneo, Macerata, Novara, Perugia, Pesaro-Urbino, Potenza, Siena, Sondrio, Teramo); nella 2ª categoria non hanno parte 6 provincie (Ferrara, Lecce, Milano, Ravenna, Rovigo, Venezia); e nella 3ª categoria non sono comprese 17 provincie (Arezzo, Bari, Cagliari, Caserta, Chieti, Foggia, Forlì, Grosseto, Livorno, Napoli. Perugia, Pesaro-Urbino, Reggio Emilia, Sassari, Siena, Trapani, Vicenza).

Rispetto ai lavori ferroviarii, le cifre principali indicate nel prospetto in ordine discendente sono le seguenti:

PROVINCIE	Lavori da eseguirsi nel 1880		Lavori in corso o da intraprendersi nel 1° quadrimestre 1880	
Palermo	N. 28	L. 6,143,900	N. 26	L. 5,600,000
Genova	» 66	» 4,867,700	» 50	» 2,610,000
Girgenti	» 27	» 4,725,000	» 26	» 4,195,000
Caltanissetta	» 23	» 3,685,500	» 22	» 3,317,500
Como	» 10	» 2,869,500	» 9	» 1,053,600
Aquila	» 1	» 2,826,000	» 1	» 1,000,000
Potenza	» 10	» 2,790,000	» 8	» 2,255,000
Torino	» 32	» 2,289,000	» 32	» 1,289,000
Novara	» 6	» 2,215,000	» 6	» 1,215,000
Roma	» 1	» 2,173,900	» 1	» 8,000,000
Salerno	» 5	» 2,026,600	» 4	» 1,200,000
Porto Maurizio	» 18	» 1,944,400	» 10	» 708,400
Parma	» 1	» 1,851,200	» 1	» 700,000
Massa	» 9	» 1,454,800	» 8	» 700,000
Reggio Calabria	» 18	» 1,377,300	» 17	» 877,000

Per le altre provincie comprese in questa categoria, le cifre sono tutte inferiori di molto.

Per quanto si riferisce alle nuove costruzioni ferroviarie da eseguirsi nel 1880, è detto nel prospetto, essersi ripartite soltanto le somme che spettano alle linee di 1ª categoria, ed a quelle di 2ª la cui precedenza è fissata dalla legge; mentre per le altre non venne ancora eseguito il riparto.

Oltre le somme esposte nel prospetto stesso, si potranno quindi spendere nel 1880 anche le seguenti:

Per le linee di 2ª categoria, la cui precedenza non è fissata dalla legge	L. 1,000,000
Per le linee di 3ª categoria	» 2,534,792
Per le linee di 4ª categoria	» 1,030,541
Si aggiungono per alcuni lavori sulle linee in esercizio non ripartiti	» 2,305,267
Totale	L. 6,870,600

Si nota poi che nei lavori ferroviarii non sono compresi le quote delle Provincie e dei Comuni, nè i residui sullo stanziamento del 1879. Circa i lavori di straordinaria manutenzione sulle linee in esercizio, si tenne conto delle sole spese da imputarsi in conto capitale.

LA FERROVIA DI CIRCONVALLAZIONE
A ROMA

Nell'occasione delle trattative scambiate tra il Governo ed il Comune di Roma relativamente al concorso governativo per i grandi lavori da farsi nella città nostra (scrive la *Libertà*), fu raccomandato all'on. Sindaco, perchè a sua volta ne avesse fatto argomento di raccomandazione al Ministero, un progetto di ferrovia di cintura, press'a poco come esiste a Parigi, intorno a Roma.

Questo progetto, redatto con moltissima cura da un egregio ingegnere romano, consiste in un breve tratto di ferrovia, destinato a sostituire quello che dall'attuale Stazione di S. Paolo va a quella centrale di Termini. Con esso si traccia, a ponente ed a settentrione della città, la linea di congiunzione di questi due punti, che oggi invece si sviluppa a mezzogiorno; menando la nuova ferrovia sui limiti estremi dell'abitato di Roma, e toccando dapprima il *Trastevere* a S. Cosimato, poi con galleria sotterranea la *Piazza di San Pietro*; proseguendo quindi a cielo aperto, si gira con essa a tramontana il quartiere dei *Prati di Castello*, e si avvicina, passato il Tevere, alla *Porta del Popolo*, attraversando la via Flaminia con un cavalcavia.

La progettata ferrovia continua a svolgersi con una nuova galleria sotto la Villa Borghese, e prosegue (oltrepassando il Pomerio esterno presso Muro Torto) sotto il Monte Pincio, fino a raggiungere la strada di *San Bastianello* presso Piazza di Spagna e via Sistina. Riesce di nuovo a cielo aperto a vigna Spithover, presso il nuovo palazzo del Ministero delle finanze, per ritornare sottoterra ed attraversare la via Salaria, la via Venti Settembre e la villa Reinach. Torna allo scoperto sul limite orientale del quartiere del Maccao, all'ingresso del Castro Pretorio, per congiungersi, dopo la Porta S. Lorenzo, coll'attuale Stazione di Termini.

La lunghezza di questa nuova ferrovia è di circa 10 chilometri, mentre quella dell'attuale tronco ferroviario, che potrebbe essere anche soppresso, è di 8. Il suo tracciato si sviluppa con curve di raggio inferiore a 350 metri e con pendenze non superiori al 15 per mille; esso non intercetta nè piazze, nè strade, nè ville, grazie al suo andamento in parte sotterraneo; e quello che più importa, non ha passaggi a livello, sempre imbarazzanti, specialmente nell'interno dell'abitato.

Colla soppressione dell'attuale tratto di ferrovia Termini-San Paolo, tutti i viaggiatori provenienti dalla linea maremmana dovrebbero passare per la nuova ferrovia, ove ritroverebbero la possibilità di fermarsi, con economia di percorso, di tempo e di spesa, più verso il centro della città, nelle varie Stazioni che dovrebbero stabilirsi lungo il suo andamento. Ad esse potrebbero pur discendere, volendo, anche tutti quei viaggiatori che, provenendo da Firenze, Ancona, Napoli, Frascati, Fiumicino e dalla futura ferrovia Sulmona-Tivoli-Roma, volessero fermarsi in città in punti più centrali, che non è certo l'attuale Stazione di Termini. Quindi questa nuova linea, riunendo in sè sola il traffico di tutte le altre, presenterebbe le migliori garanzie d'economico successo.

Quale vantaggio risentirebbe la città di Roma dall'attuazione di tale progetto?

I vantaggi che da essa deriverebbero sono i seguenti

1. Grande abbreviamento nelle distanze tra le Stazioni e l'abitato. Non v'è città o paese che non s'interessi sommamente a conseguire un tal beneficio. E se finora gli abitanti di Roma non l'hanno reclamato, si è perchè nel tempo in cui furono costruite le ferrovie attuali, il problema di ritrarre da esse il massimo vantaggio per la città non fu studiato da coloro che avrebbero dovuto farlo, e si lasciò credere che non si potesse far meglio di quanto si fece.

2. Aumento del traffico in alcuni punti della città, che maggiormente ne abbisognano: Trastevere, Borgo, Prati di Castello, via Flaminia, Piazza di Spagna, ecc.

3. Facilitazioni nei trasporti delle merci in città, poichè gli attuali prezzi dei trasporti a domicilio potrebbero ridursi alla metà del costo, ciò che farebbe diminuire il prezzo di alcuni generi di commestibili.

4. Attivazione di una nuova arteria di comunicazione tra i varii quartieri della città. Il Municipio ha speso e sta spendendo milioni per l'allargamento di alcune strade interne. Se la grande circolazione si ripartisse anche sulla ferrovia, i pericoli e gli incomodi delle strade tortuose e strette si renderebbero meno gravi.

La nuova ferrovia dovrebbe servire, non solo ai treni in arrivo e partenza da Roma, ma ad altri, ristretti al tratto Trastevere-Maccao, da stabilirsi negli intervalli di tempo esistenti tra i primi. Questi secondi treni dovrebbero essere rimorchiati da piccole macchine-*tender*, come si usano nel *chemin de fer de ceinture* di Parigi e nella ferrovia metropolitana a Londra.

5. Possibilità di far comunicare colle ferrovie, senza trasbordo sui carri, le mercanzie provenienti dal Tevere (e viceversa) a Ripagrande ed a Porta del Popolo.

A qual prezzo dovrebbe la nostra città procurarsi tali benefizii?

La più piccola garanzia, il più piccolo sussidio basterebbero a richiamare i capitali necessarii alla costruzione di siffatta opera. Se il Governo, sul serio, vuol concorrere al miglioramento della Capitale del Regno, potrebbe mai negarsi a sussidiare questo breve tronco ferroviario, dopo di averne sovvenuti tanti altri? Potrebbe egli ricusarsi d'appianare le difficoltà che s'incontrano per la sua esecuzione, difficoltà che forse svaniranno colla prossima riforma e col progettato scioglimento (?) delle Ferrovie Romane?

IL *TRAMWAY* A VAPORE ROMA-TIVOLI

Il *tramway* a vapore fra Roma e Tivoli, aperto all'esercizio nello scorso luglio da una Società Belga, merita speciale attenzione. Con esso, la trazione diretta a vapore ha fatto un gran passo, giacchè furono vittoriosamente superate difficoltà di curve e pendenze riunite, quali ancora non si riscontravano in alcuna ferrovia di montagna.

Questo *tramway* percorre la via provinciale Tiburtina, la quale conta tante e tali tortuosità e contropendenze, da sviluppare fra Roma e Tivoli una lunghezza di m. 28,400 ed una somma di pendenze di m. 422, mentre la distanza in linea retta fra i punti estremi è di soli m. 23,900, ed il dislivello è di m. 194. Il raggio delle curve discende persino a m. 40, e le pendenze raggiungono anche il 5 1[2 per cento; e si trovano spesso riunite, specialmente sulla salita di Tivoli, in cui il convoglio si eleva di m. 200, serpeggiando sulla falda del monte con una pendenza pressochè continua del 5 per 0[0, interrotta solo a metà da un breve tratto di riposo, a cui si innesta un *binario* di salvataggio. L'armamento è formato con guide Vignole in ferro per la parte in pianura, ed in acciaio sulla salita, del peso di chilog. 25 al metro le prime, e di chilog. 30 al metro le seconde; sostenute da robuste traverse, distanti al massimo 0,90 da mezzo a mezzo. Lo scartamento è di m. 1,435, leggermente aumentato nelle curve.

Le macchine furono costruite nello Stabilimento Fratelli Carels di Gand, con tipo brevettato a bilanciere, cilindri esterni orizzontali, a tre assi accoppiati, collo scartamento massimo di m. 2; con ruote di diametro m. 0,80; caldaia orizzontale e verticale, con 199 tubi e m.c. 66 di riscaldamento, marcata a 10 atmosfere.

Queste macchine pesano 24 tonnellate, e portano 3 m.c. d'acqua e chilog. 600 di carbone, sicchè potrebbero fare il viaggio di andata e ritorno senza rifornirsi.

Il sistema a bilanciere (cioè a cilindri aventi l'asse fuori del piano della sala motrice) apparve e fu premiato la prima volta all'Esposizione di Vienna nel 1873, su una macchina da merci costrutta dalla Casa Carels di Gand per le ferrovie dello Stato Belga. Per le locomotive da *tramways*, esso si presta ancor meglio, perchè sottrae completamente le guide dell'asta dello stantuffo, parte così delicata, alla polvere ed al fango delle strade ordinarie; facendo sì, colla eliminazione degli eccentrici, che la parte espostavi del meccanismo sia la minima possibile. Quanto alla produzione del vapore, le caldaie di queste macchine si comportano pure in modo assai soddisfacente. Il fornello, avendo forma cilindrica ed il cielo foggiato a calotta, sfugge meglio al pericolo di rimanere all'avanti od all'indietro scoperto dal l'acqua, per una brusca variazione nel profilo della linea; ed è questa una precauzione molto indicata per tali macchine.

Il consumo di carbone per chilometro-treno risulta dai 4 ai 6 kg., a seconda del carico dei treni, specialmente in salita. Quanto all'olio, il consumo è di 30 grammi al chilometro: tale consumo è un poco maggiore di quello che corrisponderebbe alle macchine ordinarie a 3 assi accoppiati, e ciò a motivo d'un maggior numero di articolazioni e per l'influenza assai nociva della polvere sulle strade ordinarie, e particolarmente sulla Tiburtina.

Le vetture provengono dallo Stabilimento Grondona di Milano; hanno un respingente solo; corritoio longitudinale, che mette in comunicazione tutte le vetture; portano 24 persone sedute e 10 sulle piattaforme; pesano 4 tonnellate, unendo la robustezza all'eleganza ed alla comodità.

All'apertura del *tramway* al pubblico, la Società non poteva disporre che di quattro locomotive e di venti vetture. Siccome fu contemporaneamente aperto anche il nuovo Stabilimento di bagni delle Acque Albule (che sta costruendosi sulla via Tiburtina, a 20 chil. da Roma, e che richiamò una straordinaria affluenza di bagnanti), così toccò a queste quattro locomotive di esordire con un servizio gravosissimo, rimorchiando treni di otto o nove vetture straccariche di passeggeri fra il tratto Roma-Bagni, e quattro ed anche cinque vetture sulla salita fra Tivoli ed i Bagni.

Questo servizio durò due mesi, senza il benchè minimo inconveniente; e fu la migliore prova della bontà delle macchine, delle vetture e della strada, nelle quali non si ebbero ad apportare che modificazioni ed aggiunte di secondaria importanza.

Il percorso fra Roma e Tivoli si eseguisce in *un'ora e quaranta minuti*, comprese le fermate, coi treni ordinarii passeggieri; dei quali treni giornalmente si contano quattro andata e ritorno fra Roma ed i Bagni, e sei fra Tivoli ed i Bagni, e nei giorni festivi vengono aumentati. La velocità media è di chil. 22 all'ora per il tratto in pianura e di chil. 11 all'ora sulla salita di Tivoli.

I treni speciali poi impiegano un'ora e dieci minuti, escluse le fermate.

Ciò ad onta delle eccezionali accidentalità della via Tiburtina, la quale sembrava escludere assolutamente la possibilità di un *tramway* a vapore; ora però fra l'Amministrazione provinciale e la Società del *Tramway* si studia il modo di togliere le svolte più brusche, e con ciò potrà abbreviarsi ancora la corsa di circa venti minuti.

Con tale velocità, sopra una via tortuosa e con forti contropendenze, con un *tramway* a vapore non isolato dal restante della strada, ma disposto in modo da far servire questa anche al carreggio ordinario (assai forte specialmente pei primi quattro chilometri, che mettono alle cave di tufo e pozzolana), sembrerebbe dovessero accadere frequenti disgrazie. L'esperienza di questi quattro mesi ha invece provato al contrario; e ciò perchè i cavalli si sono ben presto assuefatti alla vista del convoglio, e perchè questo può arrestarsi sopra pochi metri, mercè la potenza del controvapore della locomotiva, e dei freni di cui sono munite tutte le vetture. Si è più volte esperimentata, sulla salita di Tivoli, la fermata del treno in discesa sopra un tratto di quindici metri, come pure la fermata d'una carrozza abbandonata da sola alla discesa. — Si può pertanto dichiarare, che si è fatto un passo importante nella trazione a vapore; e ciò per il coraggio della Società Belga, che rilevò la concessione, e per l'illuminato appoggio e protezione del Ministro dei lavori pubblici e dell'Amministrazione provinciale, che ne incoraggiarono l'attuazione e l'esercizio, alleviando quelle disposizioni amministrative e burocratiche, le quali scoraggiano gl'imprenditori, perchè possono render passivo l'esercizio di qualunque *tramway*.

Sarà poi molto attivo l'esercizio del *tramway* di Tivoli? specialmente dopo eseguita la ferrovia Roma-Tivoli-Sulmona, al cui primo tratto, benchè il più facile e meno importante, si vorrebbe dare pronta attuazione? Ciò è da desiderarsi per l'incoraggiamento di altre simili intraprese, utili dappertutto, ma necessarie specialmente nel territorio che circonda la Capitale. Ciò è anche da presumere, perchè assai poca concorrenza farà la nuova ferrovia al *tramway*, in quanto al trasporto dei passeggieri per Tivoli, a motivo del più lungo percorso, necessario a superare, colle ordinarie locomotive, la salita di Tivoli; pel conseguente maggior prezzo del biglietto, e per la minor frequenza delle corse. Nessuna concorrenza farà pei passeggieri diretti da Roma e da Tivoli allo Stabilimento dei Bagni, il quale forma la principale risorsa del *tramway* stesso; e nessuna concorrenza nel trasporto dei materiali da costruzione, travertino, tufo e pozzolana, secondo cespite di reddito del *tramway*.

Ciò sarà poi assicurato, se il Municipio di Roma, informandosi a quello spirito di progresso di cui sono esempio le altre principali città d'Italia, permetterà che il *tramway* possa penetrare in città, avvicinandosi, per quanto è possibile, ai principali centri di popolazione e di consumo dei prodotti e dei materiali da costruzione del territorio romano, oggi posposti sovente, pel gravoso trasporto, a quelli delle altre provincie.

Roma, 29 ottobre 1879

Ing. Faustino Anderloni.

Nostre Corrispondenze

Roma, 4 novembre.

Mentre che con febbrile attività si attende agli studii per le nuove costruzioni ferroviarie, credo utile di segnalarvi un pregevolissimo lavoro sull'armamento metallico proposto dal sig. ing. Luigi Montezzemolo nel 3° Congresso degli ingegneri in Napoli, di cui vi siete già occupati nel vostro giornale.

L'autore, nel far notare il grande progresso ottenuto in questi ultimi anni nell'armamento delle ferrovie per la sostituzione delle rotaie d'acciaio a quelle di ferro, e per il sistema di giunzione in sospeso, fa rilevare che, per quanto riguarda agli appoggi, nulla si è innovato; inquantochè le rotaie continuando ad essere inchiodate sulle traversine di legno, la maggior robustezza delle medesime e la maggior solidità delle giunzioni scema a misura che le traversine entrano nel periodo di deperimento; la loro resistenza diminuisce rapidamente sotto il peso dei treni, i chiodi si allentano, le rotaie prendono giuoco in tutti i sensi, e cominciano quindi le scosse e gli urti, che man mano finiscono per scomporre tutto il sistema.

Passando quindi ad un'accurata disamina dell'immenso consumo di legname occorrente per provvedere le traverse

per il servizio di manutenzione degli 8,500 chilometri di linee in esercizio, e di quelli occorrenti per provvedere le traverse per le nuove costruzioni, l'autore ritiene che in 12 o 15 anni al più saranno depauperate e distrutte tutte le nostre foreste; e preoccupandosi delle difficoltà che in seguito si presenteranno per trarne il necessario legname, e della necessità di tutelare la conservazione delle foreste stesse, domanda se non fosse il caso di sostituire alle traverse di legno delle traverse metalliche, che possano ad un tempo soddisfare a tutte le esigenze dell'esercizio.

E dopo aver preso ad esaminare i varii sistemi d'armamento metallici già adottati, e fra i principali quello del signor Kilf a lungarine metalliche adottato in Germania, e quello dei signori Seves e Batig, i ferri Zorés, le traversine in ferro Legrand, le traverse in acciaio sistema Brunon, che vennero premiate colla medaglia d'argento all'ultima Esposizione di Parigi; e dopo avere, con arguti e giusti ragionamenti, posti in evidenza i difetti di tali sistemi, ne fa conoscere la relativa spesa. Si ferma quindi al sistema d'armamento Selessin, la cui traversa è rappresentata da un semplice ferro a T, ritenendo tale sistema migliore per la sua ampia base d'appoggio delle traversine sulla ghiaia, solido ed economico.

Traendo quindi, in massima, partito dai pregi di tale sistema, l'ing. Montezzemolo, con chiare dimostrazioni, propone di adottare nell'armamento della ferrovia una traversa di ferro a T, avente le dimensioni $\frac{166 - 50}{7 - 6}$ e la lunghezza di m. 2.50.

Per ottenere la necessaria utilizzazione della rotaia, invece di adottare il sistema Selessin, di piegare cioè la traversina nel punto d'appoggio della rotaia, l'ing. Montezzemolo ha suggerito il ripiego di collocare ad ogni appoggio della rotaia una piccola piastrella in ferro laminato, che porta con sè l'inclinazione da darsi alla rotaia stessa. L'attacco delle rotaie alle traverse vien fatto con un ben inteso sistema di bolloni, da impedire anche i possibili scorrimenti lungitudinali delle rotaie.

Facendo quindi un dettagliato calcolo, risulta che la spesa di armamento di ogni chilometro di via sarebbe di L. 31,768.33, colla differenza in più di L. 2598.33 sul sistema attuale di armamente con traversine di legno; la quale differenza però dovrà scomparire nella relativa spesa di manutenzione.

Per ottenere la voluta stabilità, l'ing. Montezzemolo propone che le traverse siano spaziate da centro a centro alla distanza di m. 0.69; la quale distribuzione darebbe una superficie di posa eguale a m. 0.645 per ogni metro lineare di via, che corrisponderebbe circa ai 2[3 di metro quadrato, che è quanto viene adottato nell'armamento ordinario colle traverse di legno.

Tale importante lavoro, che con tanta chiarezza e sottigliezza di ragionamenti venne esposto dall'ing. Montezzemolo, merita al certo di essere preso in seria considerazione dal Governo, onde possa essere adottato, anche in via di esperimento, nelle nuove costruzioni ferroviarie; essendo noi fermamente convinti che la sua applicazione, oltre di giovare alla conservazione della depauperate nostre foreste, potrà in seguito essere sorgente di forti economie nelle spese di manutenzione delle ferrovie in esercizio. —

Il Consiglio comunale di Volterra, in seduta del 31 scorso ottobre, abrogando le altre deliberazioni di cui già vi tenni parola nella mia lettera precedente, ha deciso di provocare dal Governo la concessione per la costruzione del tronco di ferrovia da Poggibonsi a Volterra per Colle d'Elsa, e di anticipare la quota governativa per ottenere la precedenza promessa coll'art. 15 della legge per le nuove costruzioni. —

La Società concessionaria delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, avendo provveduto all'ultimazione dei piani caricatori delle Stazioni di Bovisio e S. Pietro Martire, venne autorizzata ad attivare col 1° corrente il servizio merci a piccola velocità.

La stessa Società ha poi fatto domanda al Governo per venire pure autorizzata ad attivare anche sul tratto Mariano-Inverigo il predetto servizio, sulla considerazione che i lavori di finimento dei magazzini di Meda e Mariano trovansi pressochè ultimati. —

Sono pure informato che dalla Provincia di Como si sono fatte pratiche presso il Governo, affine di ottenere che sieno stabiliti degli accordi fra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ed il sig. Vaucamps, concessionario della ferrovia Milano-Erba, perchè sia stabilito un servizio diretto da Milano a Como, passando pel tronco di diramazione compreso fra S. Pietro Martire e Camnago; e ciò per godere dei vantaggi del minor percorso di sette chilometri, che si avrebbe in confronto di quello per Monza e Camnago. —

Sulla ferrovia da Roma a Napoli venne aperta al pubblico servizio, col 1° novembre corrente, la nuova Stazione Ontanese nel tratto fra Velletri e Valmontone pel trasporto dei viaggiatori e merci a grande e piccola velocità. —

Porticolari informazioni avute dalla Sicilia mi assicurano che fra pochi giorni verrà presentato al Ministero dal comm. Billia, Direttore governativo delle costruzioni ferroviarie in Sicilia, il progetto dell'intera linea Messina-Patti-Cerda, la quale figura al N. 17 dell'elenco di 2ª categoria delle nuove linee di ferrovie, giusta la legge del 29 scorso luglio. —

Con decreto del 31 spirato ottobre vennero approvati i piani generali delle Stazioni e fermate della ferrovia Palermo-Trapani, cadenti nella provincia di Palermo; ed in settimana saranno pure approvati quelli in provincia di Trapani, sui quali il Consiglio superiore ha già emesso il relativo voto. —

Finalmente il Ministero dei lavori pubblici ha dato le occorrenti disposizioni, perchè siano formate nuove squadre d'ingegneri per procedere agli studii dei progetti definitivi delle linee Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca, Benevento-Avellino, ed Adria-Chioggia, appartenenti alla 2ª categoria. X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

In relazione alla notizia data nel numero precedente, possiamo oggi aggiungere che la Commissione

d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie si trattenne alcuni giorni a Milano, ove ha esaminato i protocolli dell'Amministrazione dell'Alta Italia e gli affari principali trattati dal luglio dell'anno scorso in poi, ed ebbe altresì lunghe e confidenziali conferenze coi signori: comm. Morandini, presidente del Consiglio; comm. Vitali, comm. Martorelli e cav. Benazzo, membri del medesimo.

Sino dal primo giorno ebbe pure una lunghissima conferenza col Direttore dell'esercizio, comm. Massa.

Furono eziandio interrogati l'Ispettore centrale comm. Ratti, il ragioniere centrale comm. Petitbon, ed il cav. Martuscelli, capo dell'Ufficio di controllo della Corte dei conti.

Recatasi poi a Torino, assunse lunedì i signori Capi-servizio Kossuth, Frescot, Bachelet e Drosso: e ieri passò a visitare le grandi Officine, eseguendovi una minuta ispezione.

Una parte della Commissione lasciò iersera Torino, e l'altra parte stamane, per riprendere le sue pubbliche sedute il 12 corr. a Bologna; donde nella sera stessa andrà ad Ancona, e sarà il 17 in Firenze.

Noi non aggiungiamo, come altri fece, alcun apprezzamento o induzione circa le investigazioni fatte dalla sullodata Commissione a Milano ed a Torino, nè sulle impressioni dalla medesima riportate: qualunque parola in proposito, oltrecchè intempestiva, sarebbe contraria a quella riservatezza, che è imposta dal carattere affatto privato e confidenziale di quelle conferenze.

I giornali hanno annunziato, in questi giorni, che l'on. Ministro dei lavori pubblici aveva accettata la dimissione presentata dal Direttore dell' esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Massa.

Siamo in grado di dichiarare che tale notizia non è punto vera, non avendo finora il sullodato Ministro presa alcuna deliberazione. nè sulla dimissione del comm. Massa, nè su quelle degli onorevoli membri del Consiglio d'amministrazione.

Crediamo poi che tale ritardo da parte del Ministro debba attribuirsi al suo desiderio di conoscere i risultati delle investigazioni della Commissione d'inchiesta, di cui è parola più sopra.

Già a suo tempo avemmo a far cenno della importante questione che si dibatte avanti i tribunali, in merito all'applicabilità al personale delle Ferrovie dell'Alta Italia dell'articolo 45 della legge 24 aprile 1864, il quale vieta i sequestri e le cessioni degli stipendii e delle pensioni degl'impiegati dello Stato.

Il Tribunale civile di Milano aveva, il 18 febbraio 1879, sentenziato nel senso della *insequestrabilità*, e così pure ripetutamente pronunciava la Pretura di Torino.

Ma la grave controversia è tuttora, più che mai, *sub judice;* poichè, portata in appello la sentenza del Tribunale di Milano, quella Corte riteneva devoluta, per competenza, la causa al Tribunale civile di Torino, il quale, alla sua volta, decideva, il 31 p. p. ottobre, in senso opposto a quello di Milano, ammettendo la *sequestrabilità*.

Vista tale sentenza, che sarà probabilmente appellata, ci riserviamo di ritornare sul difficile argomento.

Ci scrivono da Roma che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha disdetto, per la fine del corrente anno, la Convenzione da essa stipulata il 14 agosto 1872 col Governo per il trasporto con treni speciali delle Valigie Anglo-Indiane. La detta Convenzione, già scaduta sino dal dicembre 1877, aveva continuato e continua ad essere in vigore mercè proroghe convenute di 6 in 6 mesi.

La Società prelodata si dichiara però disposta a continuare il detto servizio, qualora il Governo voglia addivenire a nuovi accordi, da sostituirsi agli attuali, che la Società stessa ritiene troppo onerosi pel proprio interesse — È a desiderarsi che su questo importantissimo argomento possa intervenire presto un nuovo accordo, allo scopo di evitare il grave inconveniente di veder sospeso un servizio tanto utile agl'interessi internazionali.

Sappiamo che, in seguito alle istanze della Camera di commercio di Genova, saranno conservati a tutto il 15 corr. i treni 363 e 366 fra Genova e Busalla. Il primo parte da Busalla per Genova alle ore 8.15 ant.; il secondo parte da Genova per Busalla alle 3.15 pomeridiane.

In seguito alle risultanze dell'appalto seguito negli scorsi giorni, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha affidato alla Ditta Marchettini e Brambilla la esecuzione dei lavori dipendenti dalla costruzione della nuova Dogana di Milano, distinti nei seguenti due gruppi:

1° gruppo, costruzione di magazzini per l'Economato, Materiale e Trazione, Officine e Manutenzione;

2° gruppo, costruzione del magazzino pel materiale fisso.

Per aderire poi anche alle vive premure fatte dalla Presidenza della Camera di commercio di Milano, crediamo sapere che la prefata Amministrazione sta disponendo perchè siano tosto intrapresi i suddetti lavori.

L'Amministrazione medesima ha deciso di aprire una gara per la fornitura di 430,000 traverse di quercia rovere. Questa fornitura sarà divisa in 29 lotti, cioè 19 lotti da 20,000, e 10 lotti da 5,000 traverse.

Col giorno 15 corr., presso la suddetta Amministrazione, verranno aperti gli esami per l'assunzione di agenti del basso personale. Tali esami si chiuderanno il 22.

A sede d'esame sono prescelte le Stazioni di Torino P. N., Alessandria, Genova, Savona, Bra, Milano, Santhià, Novara, Cremona, Bologna, Piacenza, Spezia, Pisa, Pistoia, Verona, Padova, Udine, Bergamo.

Le spese di viaggio saranno a tutto carico degli aspiranti, non accordando l'Amministrazione ferroviaria alcuna facilitazione.

Da una parte degli impiegati delle Strade ferrate dell'Alta Italia, specialmente appartenenti agli Ufficii centrali, fu convocata un'adunanza per domandare qualche provvedimento atto a togliere gli effetti dello

stato anormale creato nella loro posizione dall'attuale esercizio provvisorio.

La riunione ebbe luogo infatti il 2 corrente in Milano, presieduta dall'avv. Galateo; ma gl'intervenuti deliberarono di rinunciare ai progettati ricorsi, avendo loro riferito lo stesso presidente Galateo che la Commissione d'inchiesta si sarebbe interessata delle condizioni del personale ferroviario, dietro le informazioni avute sull'argomento dal Direttore dell'esercizio.

Ecco il testo della deliberazione presa dall'adunanza alla quasi unanimità:

« L'adunanza, felicitandosi anzitutto dell'occasione che ha inaugurata l'unione fra gli impiegati ferroviarii;

« Soddisfatta della comunicazione della Presidenza circa le rassicurazioni avute sull'avere già la Direzione dell'esercizio prevenuto il comune sentimento degli impiegati ferroviarii, rendendosi interprete dei loro urgenti bisogni e dei loro interessi, soprattutto in quanto riguarda una certezza d'avvenire, presso la Commissione d'inchiesta, sotto la cui sovrana (?) azione è presa la presente deliberazione;

« Esprimendo infine un voto di fiducia, perchè quanto più è possibile prontamente il personale ferroviario venga rassicurato coi fatti e tolto così alle incertezze ed al panico universale, che non può a meno di essere anche un grave danno per l'interesse del servizio;

« Delibera di sciogliersi, riservandosi nell'avvenire quell'azione concorde che gli eventi consiglieranno ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Cassa ferroviaria. — Scrivono da Roma alla *Perseveranza* del 1° corr.:

La Commissione, incaricata di preparare un progetto per la istituzione di una *Cassa ferroviaria*, si radunerà di nuovo in questi giorni in Roma. Essa dovrà esaminare ed approvare il relativo progetto di legge, la cui compilazione era stata nella seduta precedente affidata ad una Sotto-Commissione. L'esame e l'approvazione di codesto progetto non implica però il voto della Commissione; la quale, per quello che si assicura, propenderebbe manifestamente ad affidare alla Cassa dei depositi, ed anche agli Istituti di credito privati, l'uffizio che, secondo il progetto, verrebbe dato alla *Cassa ferroviaria*. La Commissione però, quale si sia il suo parere, vuole ad ogni modo adempiere il proprio mandato, che è quello di formulare il progetto di legge, pure chiarendo il proprio avviso. Il Parlamento deciderà poi.

Ferrovie Romane. — La Camera dei deputati essendo riconvocata pel giorno 19 corr., è posta all'ordine del giorno la rinnovazione della votazione a scrutinio segreto della Convenzione pel riscatto delle Ferrovie Romane. Sperasi che i deputati saranno in numero sufficiente per compiere finalmente questa importante votazione.

Tramway di Roma. — Il *Popolo Romano*, del 31 ottobre, dice:

Finalmente si è definita la questione del *tramway* all'Esedra.

L'appaltatore sig. Bambi e il direttore dei *tramways* sig. Baccelli si son messi d'accordo, e hanno firmato una Convenzione, tanto per garantire l'esercizio del *tramway* fino all'Esedra, quanto per garantire il regolare procedimento dei lavori nel piazzale di Termini.

L'appaltatore Bambi ha agito da perfetto cavaliere, e perciò merita lode.

Adunque il nuovo tronco di ferrovia a cavalli principierà dall'Esedra di Termini, e terminerà al Campo Varano.

Ferrovia Roma-Viterbo — Il *Popolo Romano* dice che la Commissione per la ferrovia Roma-Viterbo, adunatasi il 1° corr., ha proceduto alla sua costituzione, nominando a presidente il Principe Doria-Pamphyli, ed a segretario l'avv. Tittoni; ed ha quindi lungamente discusso la parte finanziaria della questione.

Ha poi affidato l'incarico ai commissarii Del Drago, Tittoni e Bielchini di redigere una memoria da presentarsi al Consiglio provinciale per domandare un concorso che ponga i Comuni interessati in condizione di completare il contributo che la legge assegna agli enti locali.

Ha infine deliberato di convocare ad una prossima riunione i deputati e consiglieri provinciali dei mandamenti interessati, per concertare un'azione comune.

Ferrovia Pisa-Colle-Salvetti. — Scrivono da Roma, 28 ott., alla *Nazione*:

L'on. Baccarini, tornato fino da ieri a Roma, ha oggi ricevuto una Commissione della Provincia di Pisa.

Voi ricorderete, come, nell'occasione in cui fu votato il riscatto delle Ferrovie Romane, la Camera approvasse un ordine del giorno per il riscatto della linea Pisa-Colle Salvetti.

In conformità di questa mozione, la Provincia nominò una Commissione, composta degli onorevoli Simonelli, Barazzoli e Gabelli, coll'incarico di discutere le condizioni del riscatto.

La Commissione ebbe oggi una lunga conferenza coll'on. Ministro dei lavori pubblici.

Ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo. — La *Gazzetta di Saluzzo* scrive che quel Consiglio comunale ha il 31 ottobre, ad unanimità di voti, deliberato di fare piena adesione al progetto di Consorzio, elaborato dal Comitato promotore per costruzione contemporanea dei due tronchi di ferrovia Airasca-Moretta-Cavallermaggiore e Moretta.

Ferrovia da Novi-Ligure a Ovada. — Alla notizia che abbiamo data nel precedente numero circa la recente riunione del Comitato promotore di questa ferrovia, siamo oggi in grado di aggiungere le precise condizioni della proposta fatta dall'ing. Canedi di Milano, approvata nella riunione medesima:

1° L'Impresa si obbliga a costrurre la ferrovia Novi-Ligure-Ovada a *binario normale*, secondo il progetto fatto compilare dal Municipio di Ovada, e di esercitarla con sei corse al giorno almeno, tre in un senso e tre nell'altro — in coincidenza coi treni di arrivo e partenza della Torino-Genova dalla Stazione di Novi.

2° Il servizio sarà in base ai regolamenti in vigore per le reti dell'Alta Italia, ad alle altre condizioni stabilite dalla Provincia e da apposita Convenzione.

3° La ferrovia deve essere aperta al pubblico servizio entro il mese di agosto 1880.

4° Il Consorzio dei Comuni interessati darà un sussidio di L. 500,000, da pagarsi in trenta rate annuali coll'interesse del 5 0[0]. Per far fronte a questo premio, sarà in facoltà dei Comuni di aumentare la tariffa pel trasporto dei vini e delle uve fino all'uno per cento della tassa pel trasporto stesso, per quintale e per chilometro.

5° Gli eventuali sussidii della Provincia e dello Stato saranno a favore dei Comuni, fino al rimborso delle somme ed interessi pagati in conto premio ed interessi all'Impresa, cui sarà devoluto tutto il resto.

Ponte e Tramway sulla Laguna di Venezia. — Scrivono da Venezia, 31 ottobre, alla *Gazzetta d'Italia*:

L'egregio sig. cav. Baffo, che si dedicò *ex professo* e con lodevole entusiasmo allo studio del quesito della congiunzione di Venezia colla terraferma, presentò un progetto serio, dettagliato, soddisfacente alle varie esigenze, e che perciò ricevette encomio da tutti coloro che con competenza l'esaminarono. Lo stesso Ministero dei lavori pub-

blici e l'Ufficio del Genio civile vi ebbero parole d'elogio, mostrandosi pronti a concorrere a che quel progetto venisse tradotto in atto......

Il suo progetto offre molti vantaggi. Il tracciato percorrerebbe una linea che, partendosi dal Campo dei SS. Apostoli, uno dei centri principali di Venezia, metterebbe capo al centro di Mestre, toccando il Comune di Murano, isoletta molto importante per la sua industria vetraria. In pari tempo, dal ponte lagunare si staccherebbe una breve ala, che condurrebbe al Cimitero, e così i Veneziani potrebbero più facilmente coltivare la sacra e pura religione dell'avello, ciò che a loro riesce oggi in gran parte impedito per la spesa ed incomodo del trasporto.

Il Campo SS. Apostoli, come Stazione di movimento, avrebbe un rilevante vantaggio in confronto dell'attuale di S. Lucia; imperocchè fu calcolato che dei 130,000 abitanti di Venezia, ben 85 mila hanno domicilio più vicino alla progettata nuova Stazione, e sarebbe così risparmiato il tempo e la spesa di recarsi a S. Lucia. D'altro canto, la Stazione ferroviaria di Mestre essendo distante oltre un chilometro dal paese, torna di scapito a quanti devono recarsi a questa località, oppure transitarvi.

Il nuovo ponte sulla Laguna, secondo il progetto Baffo, rimedierebbe anche a tale inconveniente.

Il ponte avrebbe la larghezza di sei metri, per cui vi sarebbe spazio per i pedoni, le carrozze ed anche per l'esercizio di *tramway*.

Questo progetto non ottenne solo l'approvazione dei tecnici, ma gli fu fatto buon viso anche dagli speculatori, da coloro cioè che sanno fiutare nelle buone imprese.

Difatti, già a quest'ora una notissima e solida Società ha presentato proposta alla nostra Deputazione provinciale, che, qualora venisse costruito il ponte, essa s'impegnerebbe di fornirlo di materiale fisso e mobile (1 milione e 300 mila lire) per l'esercizio del *tramway*; di rilasciare a benefizio delle Provincie e dei Comuni, che concorreranno nelle spese del ponte, la quarta parte dell'incasso dei biglietti, assicurando un *minimum* annuo di trenta mila lire. E tutto ciò come correspettivo della esclusiva concessione, che vien chiesta per la durata di anni 60. Mi sembra che la proposta non potrebbe essere più vantaggiosa. La speculazione certo non deve sbagliare, chè chi intende rendersene impresario, offre dei premii, anzichè chieder dei compensi, come avviene sempre. Il Governo promise di concorrere alla costruzione di tal ponte, che torna, si può dire, di continuazione alle grandi strade che percorrono la nostra provincia, ma che muoiono in laguna. L'opera sarebbe pertanto di carattere nazionale, e lo stesso Ministero dei lavori pubblici ne avrebbe riconosciuta l'importanza, impegnandosi in certo modo per la provvisione di una quota di spesa. I Comuni interessati fecero buona accoglienza al progetto, e senza dubbio parteciperanno alla spesa: quello di Venezia in ispecie non baderà a dispendio, trattandosi di lavoro vivamente reclamato dal pubblico benessere della città.

È certo però che la maggior quota di spesa resta riservata alla Provincia, essendo che tutta la Provincia risentirà i vantaggi di tale costruzione, mercè la quale il capoluogo verrà congiunto con tutti i centri provinciali, essendo stabilito ancora che da Mestre si dipartiranno varii binaaii di *tramway*.

Per la costruzione di questo ponte, una Società, formata dalla Banca Veneta e dalla Società Veneta di costruzioni ed altri, avrebbe chiesto alla Provincia la somma di 5 milioni.

Questa è la prima domanda, che probabilmente verrà ridotta durante le trattative. Questa somma, che verrebbe erogata dalla Provincia, sarebbe poi dalla medesima in parte rimborsata, mediante la sua compartecipazione al quarto dell'incasso dei biglietti del *tramway*. I biglietti di seconda classe per Mestre costerebbero 50 centesimi; ed a conti fatti, verrebbero spacciati non meno di 800,000 biglietti all'anno.

Io non so chi sia stato incaricato di riferire alla Deputazione provinciale su tale argomento, non e posso quindi conoscere la sua opinione.

Il relatore deve, ad ogni modo, seriamente pensare alla grave responsabilità ch'egli si assume col suo voto: deve cioè pensare alla indiscutibile importanza del lavoro, alla serietà del progetto, alla solidità di chi si presenta come assuntore dell'opera di costruzione e dell'esercizio di *tramway;* e soprattutto deve tener sempre presente che questa unione di Venezia alla terraferma è veramente reclamata dai cittadini e dai Comuni, disposti perciò a qualsiasi sacrifizio.

Frattanto godo annunziarvi che alla sopraintendenza tecnica dell'esercizio di *tramway* in tutta la provincia, la Società proponente avrebbe omai scelto l'egregio ingegnere Baffo. E la scelta non potrebbe esser migliore, nè più meritata.

Ferrovie in Sicilia. — Scrivono da Palermo, 29 ottobre, alla *Perseveranza*:

Avendo il Ministero dei lavori pubblici fatto sapere alle Provincie interessate di Palermo e Messina che, in seguito a migliori studii, la spesa per la costruzione della ferrovia litoranea Messina-Patti-Cerda non sarà più di 47, ma di 62,000,000, e che la preferenza non potrebbe essere accordata, se le Provincie interessate non deliberassero di essere pronte ad anticipare la intera somma per operare rivalse a rate dei 9|10 spettanti al Governo, questo Consiglio provinciale ha ieri sera deliberato: 1. Di promuovere gli opportuni accordi con la Provincia di Messina, prima di pronunziarsi sulla quota di concorso di questa Provincia; 2. Un concorso per otto rate di L. 20,900 all'anno, per 20 anni, da pagarsi insieme alle rate del concorso obbligatorio, a condizione che il Governo accordi lo preferenza a questa linea; 3. Lo stanziamento della somma di L. 62,000, come rata ventennale, tanto del concorso obbligatorio, quanto del concorso facoltativo; 4. Riservarsi ogni deliberazione circa la rata di concorso dei Comuni interessati.

Ferrovie economiche in Sicilia. — Il Consiglio provinciale di Girgenti, in seduta del 21 ottobre p. p., deliberò di aprir l'adito ad offerte per le quali la industria privata potesse assumere la subconcessione per la costruzione ed esercizio delle seguenti ferrovie economiche a trazione a vapore:

1. Castelvetrano, Sciacca, Ribera, Cattolica Eraclea, Montallegro, Siculiana, Realmonte, Porto Empedocle.
2. Porto Empedocle, Favara, Naro, Canicatti.
3. Naro, Palma-Montechiaro, Camastra, Licata.
4. Caldare, Aragona, Raffadali, Cianciana, Bivona, al confine della provincia verso Chiusa.
5. Confine della provincia verso Giuliana, Sambuca Zabut, Sciacca.

La percorrenza complessiva delle suddette linee ascende a chilometri 300 circa.

Le dette ferrovie percorreranno le vie rotabili nazionali, provinciali e comunali, ed attraverseranno contrade fertili e centri importanti di popolazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Consiglio federale, nella seduta del 28 ottobre p.p., approvò il progetto presentato dalla Direzione della ferrovia del Gottardo per l'ubicazione della Stazione in Svitto, il quale avvicina la Stazione di 650 metri al borgo, mentre la linea ferroviaria vien prolungata di 935 metri, occasionando una maggiore spesa di almeno fr. 300,000. Inoltre la Direzione vien obbligata a costruire un'adatta strada d'accesso dal borgo alla Stazione.

— A proposito del progetto di costruzione della linea ferroviaria Lucerna-Kussnach-Immensee, il *Luzerner Tagblatt* crede poter annunciare, siccome attinto a buona fonte, che dal presidente della Direzione della ferrovia del Gottardo venne ordinato un nuovo calcolo delle spese per una linea Immensee-Küssnacht-Lucerna, senza la Stazione nell'*Halde*, ma invece coll'imbocco nell'attuale Stazione. Questo nuovo preventivo, redatto dal sig. ingegnere in capo Bridel, ha

ora constatato che la linea in quistione può essere costrutta con una somma assai minore di quella che era stata calcolata prima. Il sig. Bridel prevede le spese di costruzione della linea dalla Stazione Immensee fino all'allacciamento colla ferrovia Centrale in Untergrund (galleria del Güstschi) a fr. 4,750,000. A questa cifra dovrannosi aggiungere ancora fr. 250,000 per interessi durante il periodo di costruzione. Il preventivo totale importa quindi dai 5 a 5 1|2 milioni di franchi. La sollecita costruzione della linea in discorso dipende ora, quindi, quasi esclusivamente da la quistione, se sia possibile di procurarsi questo capitale a condizioni accettabili. I mezzi attuali della Società de la ferrovia del Gottardo non possono esservi impiegati. Viene quindi proposto di emettere, per la somma indicata, delle Obbligazioni 5 0[0 della ferrovia del Gottardo, ad un corso da concordarsi, con prima ipoteca sulla linea Immensee-Küssnacht-Lucerna.

— L'*Urner Zeitung* annuncia che nella passata settimana ebbe luogo l'ultima constatazione dell'asse del tunnel del Gottardo. Il sig. ing. alpino Gelpke, il quale fino dal principio ha assunto questo lavoro, e che è risponsabile de la sua giustezza per la direzione della linea, si era recato sopra luogo in compagnia dei direttori Zingg e Stoffel. Del resto, non v'ha più dubbio che i lavori della galleria di direzione sono spinti in modo da permettere per il nuovo anno di farsi gli augurii e stringersi la mano attraverso il monte per la galleria da Göschenen ad Airolo.

— La mattina del 31 ottobre, alle ore 8 e 45 minuti è stata raggiunta dalla perforazione della galleria di direzione, dalla parte nord, la metà del gran tunnel del Gottardo al profilo 7,460 m.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 36.80, dal lato di Airolo di m. 21.50; in totale m. 58.30, cioè m. 8.30 in media giornaliera. Restano ancora da perforare m. 659.50.

Ferrovie francesi. — Il lanciamento del ponte metallico tubulare, che la Compagnia delle ferrovie del Mezzodì fece costruire sulla Garonna, ad Empalot presso Tolosa, in sostituzione del ponte di pietra trasportato dall'inondazione, si è compiuto felicemente l'8 ottobre p. p.

L'opera è a doppio binario: ha 176 m. di lunghezza, e pesa 650,000 kilog. Le fondazioni delle tre pile, eseguite mediante l'aria compressa, discesero, attraverso i diversi strati del letto della Garonna, sino alla solida roccia, e presentano quindi un'assoluta sicurezza.

I lavori, cominciati nell'ottobre dello scorso anno, si compirono nel termine di 10 mesi, malgrado le pioggie continuate e le piene straordinarie del gennaio e febbraio scorsi.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura al pubblico servizio, sino dal 27 ottobre p. p., della sezione della ferrovia da Tours a Montluçon, compresa fra Loches e Châtillon-sur-Indre. Questa sezione è lunga 21,453 m.

— Presso la Prefettura della Senna (Tuileries) ed alla Sottoprefettura di Sceaux, dal 1° novembre al 1° dicembre p. v., è esposto al pubblico il progetto preliminare della ferrovia di cintura da Palaiseau a Villeneuve-Saint Georges.

Ferrovia dell'Arlberg. — Relativamente a questa ferrovia, la Camera di commercio di Trieste si è dichiarata in questi sensi: che il porto di Trieste, coll'esclusiva costruzione di detto tronco dell'Arlberg, non potrebbe che venir maggiormente danneggiato di quanto lo è già ora, di fronte al porto di Venezia; che, per rendere proficua tale linea anche per Trieste, sarebbe d'uopo completarla con la linea del Predil e con quella del Tauri; che, in vista di queste circostanze, autorizza la Deputazione di Borsa a fare eventualmente, di concerto coll'inclito Municipio, e di caso in caso nelle epoche in cui lo stimerà opportuno, tutti quei passi presso i Fattori legislativi od altri dicasteri che occorressero, a tenore delle già anteriormente prese deliberazioni della Camera stessa per ciò che concerne la ferrovia del Predil, e finalmente per l'implorata sovvenzione alla Südbahn e Rodolfiana, come provvisorio ripiego per la riduzione dei noli.

Ferrovie tedesche. — Dal discorso pronunciato dal Re di Prussia alla recente apertura del Landtag prussiano, togliamo il passo seguente:

« Si domanderà il concorso del Landtag soprattutto per le questioni ferroviarie. Convinto che è solo coll'attuazione del sistema delle ferrovie dello Stato che le strade ferrate potranno essere esercitate conformemente agli interessi del paese e della pubblica prosperità, il Governo conchiuse parecchie Convenzioni per l'acquisto di diverse linee per conto dello Stato. Queste Convenzioni saranno sottoposte al Parlamento. Il Governo proporrà poi l'esecuzione di altre linee da farsi dallo Stato, o col suo concorso: linee destinate ad aprire in certe regioni importanti sbocchi ».

— La seconda Camera dell'Assia-Darmstad ha rigettato la vendita della ferrovia Main-Veser alla Prussia.

— Le Amministrazioni delle ferrovie tedesche fecero, tempo fa, delle nuove esperienze sull'attitudine dei loro impiegati a distinguere i colori. L'Ufficio delle ferrovie ha pubblicato recentemente il risultato di queste prove, fatte secondo il metodo dei signori Svilling e Holingreen, servendosi di tavole colorate o di fili di lana di colore. La cifra delle persone esaminate si elevò a 85.996. Su questo numero 537 vennero riconosciuti inabili a distinguere i colori; e sono: 27 capi-stazione su 7,266, — 5 soprastanti su 1,791 — 38 sceglitori di carrozze su 3,475 — 80 saggiatori su 13,513 — 180 guardiani della linea ed aiutanti su 26,055, — 80 macchinisti su 11,066, — 72 capi-treno e conduttori su 13,646, — 46 operaj su 6,368, e 18 funzionarii su 2,866.

Ferrovie nell'Africa centrale. — Il celebre esploratore Enrico Stanley, che traversò l'Africa alla ricerca di Livingstone, ha preso la iniziativa d'una impresa colossale, alla quale il Governo inglese accordò piena adesione. Trattasi nientemeno che della creazione di una ferrovia attraverso il centro dell'Africa.

Una grande riunione ebbe già luogo a Manchester, ed i capitalisti industriali e commercianti di questa città sono favorevoli all'impresa. Una Compagnia si sta costituendo all'uopo.

La ferrovia partirebbe dal fiume Zambese per metter capo al nord della costa di Zanzibar, passando presso Nyassa dei Marari, ove esiste già una città scozzese chiamata Livingstonia. La ferrovia avrebbe la estensione di 650 chil., ai quali devesi aggiungere, come strada commerciale, i 2092 chil. del lago.

L'Africa centrale ed i tesori d'ogni specie, di cui i primi esploratori furono gl'Inglesi, sono destinati a seguire la sorte dell'India e dell'Australia: essi aggiungeranno in breve una nuova gemma alla corona imperiale britannica.

Ferrovie della Repubblica Argentina — Da Buenos Ayres, 7 ottobre, scrivono al *Commercio di Genova*:

Dall'ultima mia si sono svolti con rapidità avvenimenti di diverso carattere e di non lieve importanza.

Comincio dalla discussione violentissima seguìta nella Camera Nazionale dei deputati, relativa alla ferrovia Cordoba-Tucuman, della quale, come sapete, fu impresario costruttore il commendatore o conte di fresca data, nonchè rappresentante di Foligno al Parlamento italiano, signor Giuseppe Telfener.

Trattandosi della liquidazione definitiva dei conti fra il Governo e l'Impresa, l'Opposizione si scagliò con furore contro Telfener ed i supposti complici suoi. I deputati Rivera e San Roman lo accusarono di ladro. Fu un vero scandalo; e l'on Pellegrini (dotto figlio di Italiani) dovette adoperare tutta la sua energica eloquenza e il suo sapere per difendere, a nome della Commissione parlamentare d'inchiesta, e il Telfener e il Presidente della Repubblica.

Dopo tre lunghe tornate procellose (in una delle quali, nella sala d'aspetto della Camera, Rivera e Pellegrini si scambiarono anche dei pugni, donde un duello colla peggio del Rivera), venne chiusa la discussione e posto ai voti l'ordine del giorno Pellegrini, che fu approvato con 37 voti contro 17. Tale ordine del giorno assolve da ogni accusa l'impresario Telfener e gli altri coimputati, e chiude il varco all'Opposizione per poter ritornare su questo ormai stomachevole argomento.

Ferrovie in America. — Il Governo messicano accordò testè la concessione per 99 anni d'una linea di ferrovia e di telegrafo traverso l'istmo di Teuantepec.

Oltre la ferrovia transcontinentale, che da S. Francisco va a New-York, e la linea del Panama, ambidue in esercizio, esistono parecchi progetti di ferrovie transcontinentali in America. Si citano: la transcontinentale Canadiana, di Costa Rica, del Guatemala, la Messicana primitiva, e l'Argentina.

I lavori sono già cominciati sulla linea Canadiana e su quella di Costa Rica. Quest'ultima sarà terminata, credesi, entro due anni al più tardi.

Al Guatemala, la concessione venne accordata da San José, sul Pacifico, fino ad Escuintla, a 55 chil. nell'interno delle terre; ed esiste un progetto per collegare Escuintla a Guatemala ed al porto di San Tommaso, sull'Atlantico.

Al Messico, la linea transcontinentale non è ancora che in istato di progetto, e misurerà 3,544 chil.

Esiste finalmente un progetto per prolungare al di là della Sierra Chiliana la grande linea trans-andina da Buenos-Ayres a Cordoba e Tucuman, nella Repubblica Argentina. (*Vedi retro*).

La linea di Teuantepec, di cui è annunciata più sopra la concessione, porta quindi ad 8 le transcontinentali americane, già realizzate od in progetto. Questa nuova linea, i cui lavori sono già incominciati, parte dall'imboccatura del Coatzacoalcos, a 110 miglia al Sud-est di Vera-Cruz, e va sino al Lago interno situato sul litorale del Pacifico e conosciuto col nome di *Lago Superiore*. La cauzione richiesta è di 500,000 fr.; e prima di 6 mesi, il concessionario deve avere importato per un milione di materiale, sotto pena di decadenza, oppure deve aver costrutto un porto rappresentante lo stesso importo per lavori.

La linea dev'essere compiuta entro 3 anni: bisogna dunque costruirne 39 miglia all'anno. Il sussidio accordato dal Governo messicano è di doll. 12,070.50 per miglio costrutto. Il diritto di costruire un canale è riservato.

La Compagnia, benchè formata agli Stati Uniti, è esclusivamente messicana, e dipende dai tribunali messicani.

— Leggiamo nel *Progress* di Filadelfia, che la Società ferroviaria di Reading ha stabilito recentemente un treno velocissimo tra Filadelfia e Nuova-York. Questo treno percorrerà in due ore la distanza di 93 miglia (circa 150 chilometri) che separa queste due città. È una velocità di 75 chilometri all'ora; ma ciò non sorprende, chè il treno postale da Londra a Glasgow o ad Edimburgo, che si chiama volgarmente il *Flying Scotchman*, o lo Scozzese volante, corre press' a poco con questa velocità. Ma v'ha di più.

La Società ferroviaria di Pensilvania, per far concorrenza a quella di Reading, ha da poco stabilito, alla sua volta, un treno velocissimo tra Filadelfia e Nuova-York, il quale corre colla velocità di un miglio al minuto; la qual cosa riduce a soli 96 minuti, ossia un po' più di un'ora e mezza, la durata della totale percorrenza, la distanza essendo quella stessa che abbiamo accennata più sopra.

Un miglio al minuto, sono 96 chilometri all'ora: perchè il miglio inglese è uguale ad un chilometro e sei decimi. Ora, in generale, non si oltrepassa quasi mai, anche coi treni che si chiamano celeri, 60 chilometri all'ora, vale a dire un chilometro al minuto.

Il treno della ferrovia di Pensilvania, che corre colla velocità di 96 chilometri all'ora, è disposto per questa corsa vertiginosa.

L'alimentazione della caldaia si fa automaticamente per aspirazione, durante il cammino del treno.

Alcuni serbatoj longitudinali sono disposti a tale scopo tra i binarii, ed un tubo discende nei bacini, e sfiora e aspira l'acqua passando.

Durante l'inverno, le vetture saranno riscaldate con una corrente di vapore, tolta alla locomotiva stessa; tutto andrà da sè, senza alcuna interruzione.

— La rete delle ferrovie aeree a Nuova-York si va giornalmente completando. Le ferrovie costrutte al di sopra delle strade, sopra colonne o piloni metallici, sono ora due: la *Metropolitan elevated railroad* e la *New-York elevated railroad*. Esse partono dallo stesso punto, cioè dalla Batteria, punto più meridionale dell'isola di Manhattan, e vanno a terminare alla sua estremità settentrionale, ad Harlem River.

Le due Compagnie fanno ora eseguire importanti lavori in molte strade e viali per estendere le loro linee. Tra Greenwich-street e Broadway, la Metropolitana acquistò blocchi di case, del valore di circa 6 milioni di fr., per costruirvi rimesse di riparazione: essa deve spingersi sino a circondare l'ottavo viale sino a Lingsbridge.

Secondo un rapporto pubblicato dal *New-York Elevated*, il numero dei viaggiatori trasportati nel 1878 su questa linea fu di 10,079 625 così ripartiti: 1° trimestre 932,581; 2° trimestre 983,833; 3° trimestre 2,075,107; 4° trimestre 6,088,625.

La intera linea, il cui sviluppo attuale è di 27 miglia, era compiuta sino ad Harlem il 30 dicembre scorso. Allorchè sarà costrutta la sezione da Chatam-square a City Hall, essa avrà la lunghezza totale di 38 miglia, cioè una dozzina delle antiche leghe.

I vicini di queste ferrovie aeree continuano però a lagnarsi d'un vicinato che dichiarano molto incomodo. Quelli che hanno negozii lungo le linee pretendono che non si entra più da loro, e domandano quindi degl'indennizzi. Tutti poi si lagnano dello strepito, del fumo e delle faville, che li espongono ad incendii.

Ferrovie nel Giappone — Le linee attualmente in esercizio nel Giappone sono quelle: di Yedo-Yokohama, lunga 29 chil.; di Kobe-Osaka, lunga 35; di Osaka-Kioto, lunga 33; cioè in totale chil. 107. Sono tracciati ed in parte in costruzione altri 229 a 230 chil., e 732 sono in progetto.

La prima ferrovia costrutta, quella da Yedo a Yokohama, fu cominciata nel 1869: essa fu inaugurata il 14 ottobre 1872. Le difficoltà di terreno non furono molto grandi; i ponti, dapprima in legno, furono poco dopo costrutti in ferro, in pietra e in muratura, La seconda linea, da Kobe ad Osaka, data dal 1874. La terza, da Osaka a Kioto, l'antica Capitale dell'Impero, fu solennemente inaugurata dal Mikado il 5 febbraio 1877.

Gli operaj giapponesi, posti a disposizione degl'ingegneri, sono segnalati come molto intelligenti e laboriosi. Al Giappone, le case ed i templi sono costrutti esclusivamente in legno; e però vi si trovano eccellenti falegnami. Nondimeno, non usandosi di fare le fondamenta nemmeno pei maggiori edificii in legno, è assai difficile agl'ingegneri di far capire agli operaj la necessità di avere delle pareti solide.

Un ostacolo naturale, che impedisce la costruzione delle ferrovie al Giappone, è il seguente: in generale, il letto de' fiumi è più elevato del terreno sul quale essi scorrono. Di qui l'imbarazzo degl'ingegneri, che non sanno se sia più vantaggioso il costruirvi dei tunnel di sotto, anzichè dei ponti al di sopra; e di qui pure la necessità di erigere delle dighe, che costano assai a costruirle e mantenerle, senza parlare delle frequenti inondazioni.

Il trasporto delle merci non si fa ancora per ferrovia: anzi per le derrate si usano sempre le vie fluviali. In compenso, i viaggiatori sono numerosi, e la loro cifra è in progressione costante. Si calcola che, sulla maggior parte delle linee progettate, il trasporto dei viaggiatori assicurerà da sè solo un prodotto netto del 7 0[0].

Notizie Diverse

Corpo del Genio civile. — Leggiamo nel *Popolo Romano*:

Sull'esempio del Collegio degli ingegneri ed architetti di Roma, che ha formulato un voto contrario al progetto Baccarini per la riforma del Corpo del Genio civile, col qual progetto si recherebbe non lieve danno agli ingegneri ed architetti che non stanno al servizio del Governo, hanno finora manifestato ugual voto contrario le seguenti corporazioni:

Collegio degli ingegneri ed architetti di Milano — idem

di Firenze — idem di Piacenza — idem di Pavia — idem di Verona — idem di Alessandria — idem di Genova — idem di Rovigo — idem di Reggio Emilia — la Società degli ingegneri delle provincie venete — il Circolo degli ingegneri e periti misuratori di Bologna — l'Associazione degli ingegneri ed architetti residenti in Toscana.

Bonifiche — Scrivono da Siena che il 28 ottobre p. p., alla Camera di commercio di Siena, ebbe luogo la seconda seduta della Commissione per gli studii di un progetto pratico per ottenere il bonificamento agrario ed economico della Maremma.

Dopo una discussione, che dalle 9 del mattino si protrasse fino verso le 2 pomeridiane, fu nominata una Commissione, composta dei signori cav. Andreini, cav. Bruchi e cav. Bartalini, con incarico di redigere la relazione ed il progetto definitivo da presentarsi poi al Parlamento. E fu stabilito tenersi un'altra adunanza in Grosseto, in epoca da stabilirsi, per udire ed approvare la relazione dolla Commissione suddetta.

Abbassamento dei laghi di Oggionno ed Annone. — Leggesi nella *Perseveranza*, del 31 ottobre:

Già da qualche anno erasi studiato un progetto di abbassamento dei due laghi gemelli di Annone ed Oggionno, all'intento di rendere coltivabile un non piccolo spazio di terreno, ora occupato da lande e canneti semi-paludosi; risalendo così viemmeglio il paese circostante, e rendendo possibile l'estrazione di potenti strati di torba, specialmente nella penisola d'Isella. Per causa di meno precise apprezzazioni, quel progetto incontrò dapprima qualche ostacolo; ma, di mano in mano che gli oppositori poterono meglio conoscerne gli scopi, i mezzi pratici di esecuzione ed i risultati possibili, con animo leale e generoso non si mostrarono poi lontani dall'accettarlo. Sotto così fatti auspici, ebbe luogo, nel giorno di domenica 26 corrente, un'adunanza dei rappresentanti dei Comuni interessati e di moltissimi fra i proprietarii dei fondi limitrofi, nella famosa Abbadia di Civate. La discussione fu lunga, ed anche animata; ma non riuscì malagevole il concretare d'accordo alcuna delle massime principali, secondo le quali potesse essere redatta una definitiva Convenzione. A vincere anche quel piccolo residuo di opposizione che mai avesse potuto elevarsi, valse non poco l'idea di preparare nel prossimo inverno, che si presenta terribile per le classi povere, mezzi di guadagno, essendo quella la stagione più propizia pei lavori che si dovrebbero intraprendere.

Sia dunque lode a tutti coloro che presero parte al convegno di Civate, il quale renderà in breve possibile l'attuazione di un'opera che, nel mentre favorisce non lievi interessi privati, produrrà un gran bene al paese, sia pel miglioramento delle sue condizioni igieniche, sia pel largo campo di lavoro che sarà aperto ai poveri contadini.

Gli Eucalyptus. — Leggesi nella *Riforma*:

La Società delle Ferrovie Romane ha mandato all'Esposizione agraria di Caserta una bellissima collezione di *Eucalyptus*, che destò la viva ammirazione degli intelligenti visitatori.

Questa collezione forma un elegante gruppo presso il grande padiglione, e in essa si scorge la diversità e il contrasto dei caratteri nella stessa famiglia di piante, di cui vi sono rappresentate quaranta specie.

La Società delle Ferrovie Romane coltiva l'*Eucalyptus* presso Nola, e suole ogni anno piantarne più di diecimila piante nelle Stazioni e nelle case cantoniere della linea maremmana, della bassa valle del Tevere, dell'Arno, dell'Agro Romano e delle altre località che sono più esposte all'aria malsana.

Di questa lodevole iniziativa, che non solo riesce utile alla salute degli impiegati ferroviarii, ma giova anche alla bonificazione dei luoghi insalubri, devesi il merito al Direttore generale commendatore Bertina.

Consiglio superiore del commercio — Nella prima quindicina del corrente mese sarà convocato in Roma il Consiglio superiore del commercio.

Fra le questioni più gravi che dovranno essere risolute, vi sono quelle della riforma delle Camere di commercio, onde siono ordinate in modo da poter veramente tutelare gli interessi commerciali ed industriali del paese; e del modo più acconcio per restituire ai fabbricanti la tassa pagata per gli alcools che si asportano dallo Stato.

Interessando al Ministero del commercio che queste ed altre non meno importanti questioni siano risolute nella prossima sessione del Consiglio anzidetto, sono stati invitati i diversi relatori a volere ultimare al più presto il lavoro ad essi affidato.

Statistiche minerarie. — Leggiamo nel *Diritto*, del 23 ottobre:

Il Ministero di agricoltura e commercio, riconosciuta la utilità non solo, ma ben anco la necessità della pubblicazione di una statistica mineraria generale, che parta dal 1860, ed anche da anni anteriori per le miniere più importanti, ne dava incarico alla Ispezione centrale del Corpo Reale delle miniere.

Questo Ufficio poneva mano subito al lavoro, ed esso trovasi già tanto inoltrato, da poter consegnare al Ministero la prima serie dei quadri statistici, concernenti il diciottennio dal 1860 al 1878, non appena gli saranno pervenuti i pochi dati mancanti, relativi specialmente al Piemonte, e per i quali ha inviato colà un suo ingegnere.

A questa prima serie di quadri, che conterrà tutte le cifre relative alla produzione dei minerali, ed al loro valore, alla importazione, all'esportazione ed al personale impiegato nelle miniere, a partire dalla costituzione del Regno d'Italia, terrà dietro una statistica più ricca d'informazioni e di notizie di ogni natura, nella quale statistica verrà tracciata succintamente la storia di ogni miniera fin dall'origine; mentre intanto si proseguono anche i lavori di compilazione delle statistiche delle cave, torbiere, officine e saline.

Nuove monete. — La *Libertà*, del 2, dice che sono stati coniati in questi ultimi tempi, presso la Zecca di Roma, 5 milioni in tanti pezzi da L. 5 ciascuno, coll'effigie di S. M. il Re Umberto I. Per compiere tutto questo lavoro, gli operaj hanno lavorato indefessamente notte e giorno, e si continua ancora a lavorare.

Ieri l'altro, tre di questi milioni, chiusi in tanti bariletti cerchiati di ferro e contenenti L. 50 mila ciascuno, sono stati per mezzo della ferrovia spediti a Berna, al rappresentante del nostro Governo presso la Confederazione elvetica. Si crede che questi tre milioni siano una parte della quota che spetta all'Italia pei lavori del Gottardo. Vogliamo sperare che quegli altri due milioni, che rimangono, siano messi in circolazione nel nostro paese.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regìa cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 ott. p. p. lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di settembre, confrontate con quelle del mese corrispondente del 1878; dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di settembre 1879	L.	11,312,456 56
» » 1878	»	10,929,880 72
Differenza in più nel 1879	L.	382,575 84

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di settembre furono come segue:

Nell'anno 1879.	L.	102,250,681 51
» 1878.	»	98,697,321 57
Differenza in più nel 1879	L	3,553,359 94

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitato nel mese di settembre scorso la seguente somma:

Mese di settembre.		Dal 1° gennaio.	
Anno 1879. L.	722,864 65	Anno 1879. L.	6,395,520 50
» 1878. »	689,916 40	» 1878. »	5,781,929 52
In più L.	32,948 25	In più L.	613,590 98

Concessioni di derivazione d'acqua. — Con R. Decreto del 23 settembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 17 corr.) è concessa facoltà agl'individii ed alle Ditte commerciali indicati nell'unito elenco, di derivare le acque ivi de-

scritte. Sono 5 concessioni d'acqua per forza motrice (1 prov. di Aquila, 1 Belluno, 1 Caserta, 1 Cuneo; 1 sottoprefett. di Pallanza); 2 concessioni d'acqua per irrigazione; (1 prov. di Mantova, 1 Cuneo); e 5 concessioni d'acqua per maceratoj da canape (3 prov. di Forlì, 2 Padova).

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 2 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 29 mese stesso), è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Loreto.

Ufficii telegrafici. — L'11 ottobre p. p. in Catona (provincia di Reggio Calabria), ed il 27 in Santu Lussurgiu (provincia di Cagliari) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Ufficii postali. — La Direzione generale delle poste annuncia che col 1° novembre corrente vennero aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di 2ª classe:

Bibbiano (provincia di Reggio nell'Emilia); Capodimonte (prov. di Roma); Rogiano Gravina (prov. di Cosenza); Santena (prov. di Torino); Sissa (prov. di Parma).

Unione postale internazionale. — Il Governo degli Stati-Uniti di Venezuela ha dichiarato di aderire col 1° gennaio 1880 alla Convenzione postale internazionale di Parigi del 1° giugno 1878, non solo, ma anche contemporaneamente alle Convenzioni conchiuse circa lo scambio dei mandati postali e delle carte valori. Ne vien data cognizione ai Governi degli Stati contraenti, coll'osservazione che Venezuela nella prestazione della somma necessaria per le spese dell'Ufficio internazionale postale sarà inscritta nella IV classe, e che il sistema monetario di questo Stato è precisamente quello concordato per l'Unione monetaria latina, e che soltanto il franco è chiamato *Bolivar*.

Nuova macchina stenografica. — Il signor Dario Mazzei, stenografo del Senato, ha inventato una nuova macchina stenografica, che supera per perfezione e e per celerità tutte le altre finora adoperate.

In essa è sufficiente toccare un solo tasto per formare una lettera, e si ha il notevole vantaggio di poter scrivere e stampare contemporaneamente i discorsi degli oratori, mentre le macchine che sin qui erano state inventate non imprimevano che segni convenzionali, i quali poi dovevano essere tradotti.

Nuove costruzioni navali. — I giornali inglesi ci apprendono che il più gran piroscafo, che sia mai stato costrutto a Glasgow, partirà presto pel suo viaggio di prova da Glasgow a Londra. Questa non solo è la più grande nave uscita dai cantieri di Glasgow, ma tra i vapori per trasporto non è sorpassata in dimensioni che dal *Great Eastern* costrutto a Londra, e dal *City of Berlin* fatto nei cantieri di Greenock. Prende così posto sulla lista di una mezza dozzina di bastimenti di commercio stazzanti più di 5000 tonnellate di registro.

Questo vapore, che si chiama l'*Orient*, fu costrutto dal signor John Elder e C. per il commercio coll'Australia, e sarà aggiunto alla linea diretta dei magnifici piroscafi tra Londra e le colonie d'Australia, precisamente nell'epoca richiesta per trasportare i visitatori all'Esposizione internazionale di Sydney.

L'*Orient* è il primo vapore costrutto particolarmente per questa linea; il suo spostamento in carico è di 9500 tonnellate, il suo tonnellaggio di registro 5400 tonnellate.

L'itinerario seguito dai vapori di questo servizio marittimo è, nell'andata, da Londra a Plymouth, ove imbarcano le valigie inglesi, che trasportano senza sovvenzione; poi si dirigono su S. Vincenzo, indi al Capo. Si fermano qualche ora al Capo, passano ad Adelaide, e proseguono verso Melbourne e Sydney. Il viaggio si fa in 40 giorni; il ritorno si fa dal canale di Suez, e questo tragitto è un po' più rapido.

L'*Orient* ha quattro alberi, tre ponti in ferro, e conta tredici scompartimenti; per garanzia contro l'incendio, i tre ponti sono divisi in sei compartimenti da cinque tramezze incombustibili, provvedute di porte a prova di fuoco. Avrà otto imbarcazioni, quattro delle quali armate per servire da canotti di salvamento. È disposto in modo da trasportare 120 passeggieri di prima classe, 130 di seconda e 300 di terza.

Luce elettrica e torpedini. — L'Annuario navale e militare dell'Impero di Germania riferisce alcuni particolari sull'applicazione della luce elettrica, sia per vedere i lavori dell'assediante intorno ad una piazza forte, sia per scoprire il posto dove siano state messe le torpedini.

Queste ultime esperienze sono le sole che offrono dell'interesse.

Un globo trasparente, che contiene un regolatore, fu gettato ad una profondità di 60 metri, ed in virtù d'una macchina posta a grande distanza, ha dato per lungo tempo una luce sufficiente per vedere tutti gli oggetti circostanti.

Questo modo di illuminazione sottomarina, impiegato già parecchie volte, può essere adottato in ricognizioni geografiche e nella pesca, per attirare i pesci dentro a reti opportunamente diposte. L'effetto è curiosissimo e assai pittoresco.

Nuovo canale in Germania. — La Marina tedesca sta occupandosi dei lavori preliminari per la costruzione d'un canale dall'Ems al Jade, che creerà tra Wilhelmshaven e la Friscia orientale una comunicazione al coperto da qualunque blocco. Per questa via, il carbon fossile, i minerali, i cannoni, i materiali per la costruzione di navi, ed altri prodotti delle provincie occidentali potranno essere portati, senza ostacoli, in questo porto.

Questo canale dovrà essere collegato a Wilhelmshaven con un altro canale, che partirà dalle frontiere tra la Prussia e l'Oldenburg, e si estenderà per la lunghezza d'un miglio e mezzo sino a Lingehafen. Le spese di quest'ultimo canale saranno a carico dell'Amministrazione della guerra, e s'eleveranno ad 8 milioni e mezzo di marchi.

Nuova via pel centro dell'America del Nord — Una nuova via pel centro del Nord-America è stata proposta dal colonnello Dennis, ispettore generale dei lavori pubblici al Canadà, la quale porrebbe in relazioni commerciali colle contrade settentrionali del Nuovo Mondo, come farà pel Mondo Antico la nuova via marittima dalla Svezia in Siberia. Il colonnello Dennis propone di approfittare dei mesi d'estate per stabilire una linea di battelli a vapore che farebbero la traversata diretta dall'Europa al Fort-York, sulla costa sud-ovest della baia d'Hudson.

Per quattro, od almeno per tre mesi dell'anno, l'entrata della baia attraverso agli stretti è rispettivamente libera, senza ingombro di ghiacci, e la navigazione vi è facile. La distanza da Londra a Fort-York non è maggiore di quella da Londra a Nuova York. Il Fort-York è stato uno dei primi depositi della Compagnia della baia d'Hudson: è per questa circostanza che trovano un naturale sbocco i prodotti delle ricche contrade del Manitoba e del Saskatchevan.

Il giornale *The Colonies and India* fa osservare che, se si potesse fare un canale navigabile dal fiume Nelson, che esce dal Saskatchevan, al lago Winnipeg, sarebbe stabilita una comunicazione per acqua durante i mesi estivi dall'Europa al centro dei possedimenti inglesi dell'America del Nord, comprendendo qualcuna delle regioni più fertili pei cereali del mondo intero.

La parte principale di questa via potrebbe essere aperta immediatamente; e la sua estensione dal fiume Nelson, sia o no praticabile senza grandi lavori d'arte, darebbe, in tutti i casi, una immensa attività alla costruzione della ferrovia del Canadà al Pacifico, e favorirebbe lo sviluppo della pesca, oggidì trascurata, come pure dei fondi minerali e forestali della baia d'Hudson e dei paesi limitrofi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si tennero relativamente bene nella scorsa settimana, perchè poco o nulla il mercato si curò di essi. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono tra il 406 e 403; le Obbligazioni tra il 282.25 a 281.50; i Boni stazionarii sul 599. Le Sarde, della serie A, quotate a 290 e 289; quelle della serie B. a 293.50 a 292; le nuove, tra il 268 al 266.50. Le Azioni Ferrovie Romane nominali a 131. Le Pontebbane oscillanti tra il 440.50 a 441; l'Alta Italia tra il 296.25 al 296; le Centrali Toscane tra il 452.50 al 452.

A Parigi, le Lombarde ebbero del pari un mercato freddo, e stettero tra il 176 al 173; le Obbligazioni tra il 260 al 257; le Vittorio Emanuele tra il 260 al 259; le Azioni Ferrovie Romane tra il 113 al 111; le Obbligazioni sul 300 circa.

ESTRAZIONI

Prestito a premii (1869) della Città di Genova — 20ª estrazione eseguita il 3 novembre 1879.

N.	Premio L.	N.	Premio L.
2363	100,000	19523	500
18009	20,000	63455	500
3753	5,000	49934	500
37191	2,500	10788	500
6020	2,500	62237	500
56684	2,500	51525	500
52067	1,000	20758	250
68784	1,000	62195	250
4580	1,000	29328	250
22270	1,000	29727	250
63001	500	4468	250
5440	500	11064	250
46635	500	54993	250
41410	500	5686	250

Il primo premio di L. 100,000 fu vinto dalla Cassa di sconto a Genova.

CONVOCAZIONI

Società cooperativa di consumo fra gli agenti delle S. F. A. I. in Torino — I soci sono convocati in assemblea generale per la sera dell'8 andante in Torino (Magazzino merci G. V., Stazione di P. N., lato Arrivi) per trattare sul seguente ordine del giorno: 1° resoconto morale; 2° modificazione degli articoli 23 e 39 dello statuto sociale per metterli in armonia tra loro; 3° Elezioni di cariche sociali.

Avvisi d'Asta

Il 12 corrente, presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Aidone e Mirabella Imbaccari, della lunghezza di m. 7957.17, per il presunto importo di L. 83,738.22. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale lire 4000; cauzione definitiva L. 8400 in numerario o rendita D.P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte delle Boe di tonneggio e da ormeggio nel nuovo porto di Livorno e delle imbarcazioni del Genio civile, per la presunta complessiva somma di L. 119,664. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 5700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 11,400 idem.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Val d'Agri, compreso fra la Sella di Malabocca e la Fontana di Craco, della lunghezza di m. 12,910.78, per la presunta somma di L. 178,830. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di deviazione di un tratto della strada nazionale Cassia, dal piazzale dopo il Ponte Milvio fino presso il Ponte di Acquatraversa, per il presunto importo di L. 19,482. Lavori a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 250 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Verona, si terrà un'asta per l'appalto del lavoro di rialzo-ingrosso di banca e sottobanca a robustamento dell'argine sinistro d'Adige, in località Volta Brazzetto Inferiore, Comune di Terrazzo, per il prasunto importo di L. 57,749. Deposito interinale lire 3000; cauzione definitiva L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione dei Commissariati militari dei tre dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto del 1°, e 3° lotto della trasformazione di ferro e ferro omogeneo vecchi della R. Marina; cioè: pel 1° lotto tonn. 266,350 di ferro vecchio in tonn. 133.175 di ferro nuovo, per l'importo di lire 23,276.50; e pel 3° lotto tonn. 130,244 di ferro vecchio in tonn. 65.122 di ferro nuovo per L. 9945.92. Consegna a termini del Capitolato. Deposito cauzionale pel 1° lotto L. 2327.65 e pel 3° L. 994.90, in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Commissariato militare del 1° dipartimento marittimo, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto del 2° lotto della trasformazione di ferro e ferro omogeneo vecchi della R. Marina, cioè tonn. 766.600 di ferro vecchio in tonn. 361.700 di ferro nuovo, in diminuzione del complessivo importo di L. 59,930, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due magazzini da polvere, della capacità di 200,000 chilog. ciascuno, in 2ª linea delle fortificazioni sulla destra del Po in Piacenza, per l'importo di L. 112,000. Lavori da compiere entro 240 giorni. Deposito cauzionale L. 12,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Sottoprefettura d'Ivrea, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria del Comune di Ribordone all'abitato di Sparone, della lunghezza di m. 1515.85, per il presunto importo di L. 26,790.19. Lavori da eseguire entro 11 anni. Deposito interinale L. 1340 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2680 idem o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena, compreso fra il ponticello sul Sangro a Campomizzi e l'abitato di Villetta Barrea, della lunghezza di m. 20,315, per la presunta somma di L. 190,183. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

40ª Settimana. — *Dal 1° al 7 ottobre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	444,895.35	307.67
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	425,013.33	293.92
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 19,882.02	+ 13.75
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	16,683,469.61	11537 67
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	15,499,287.15	10718.73
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,184,182.46	+818.94
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	192,117.65	166.34
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	170,976.01	149.06
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 21,141.64	+ 17.28
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.45	6,491,286.80	5,622.84
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.92	5,643,252.89	4,928.95
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.53	+ 848,033.91	+ 693.89

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,845,75	18,013.49	12,080.68
Piccola Velocità	7,795,67	[illegible]35.30	2,041.04
Totali . . .	49,641.42	18,378.79	14,121,72

Strade Ferrate Romane

31ª Settimana — *Dal 30 luglio al 5 agosto* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	611,848.22	18,978.88
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	480,794.55	15,129.75
Differenze (in più . . .	24	131,053.67	3,849.13
Differenze (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 5 agosto 1879 .	1,671	16,267,756.26	16,375.11
Periodo corr. 1878	1,657	15,716,285.18	15,953.66
Aumento	14	551,471.08	421.45
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,592.88	»	31,744.32	39,337.20
Bagagli e cani.	»	133.31	»	658.64	791.95
Merci a G.V. ..	»	690.61	»	4,305.52	4,996.13
Merci a P.V. ..	»	7,997.25	»	28,499.99	36,497.24
Introiti diversi.	»	312.67	»	460.28	772.95
Totale L.	»	16,726.72	»	65,668.75	82,395.47

ANNUNZI

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 21 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

ROCHETTE GIUSEPPE

TORINO (Valdocco)

Costruzioni metalliche e fonderia

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.

Materiale d'occasione

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vuillaume*, 20, Via Palestro — GENOVA.

PER L'INGEGNERE

OTTAVIO MORENO

CONTROLLORE DEL MATERIALE PER LA SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

TORINO, 1872

Tipografia del *Monitore delle Strade Ferrate*

Un volume in 8° di pag. 240, al prezzo di L. 2. 50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento del detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, BEUF, ed altri principali libraj d'Italia.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 12 Novembre 1879 N° 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE NUOVE FERROVIE

nella provincia di Genova

Il Consiglio provinciale di Genova, nella seduta del 6 corr., trattò la questione delle nuove costruzioni ferroviarie nella provincia. Togliamo dai giornali locali il seguente sunto della relativa discussione e deliberazione, che ci pare interessante:

Il presidente *Podestà* lascia il banco presidenziale, che viene occupato dal vice-presidente consigliere Castagnola, e legge la relazione sul concorso della Provincia per le nuove costruzioni ferroviarie.

Egli dice che due sono le linee in cui è interessata la Provincia: la prima quella di Parma-Spezia, per la quale si propone venga tenuto fermo quanto il Consiglio ha già deliberato nella sua seduta del 3 gennaio 1877, accordando il sussidio di L. 200,000 a carico del circondario di Spezia; la seconda quella della Succursale dei Giovi, per la quale si propone di aderire al pagamento spettante per legge alla Provincia, facendo sollecitazioni vivissime perchè venga presto attuata, ed accettando il progetto che sarà scelto dal Governo.

La prima proposta è approvata ad unanimità dal Consiglio, meno due astenuti; ma sulla seconda s'apre una vivissima discussione, suscitata dal cons. *Farina*, che non reputa opportuno si abbandoni del tutto al Governo la scelta del progetto della succursale. Quest'opinione è pure divisa dal cons. *Boccardo*, che non vuole che in tanto grave quistione si deliberi sul momento; ed il cons. *Berio* propone la nomina di una Commissione, la quale ne faccia oggetto di studio, per determinare la linea da preferirsi.

A questa proposta si unisce anche il cons. *Peirano*, dichiarando, di fronte alla votazione del Consiglio provinciale di Alessandria, che ha fatto la scelta della linea (la quale però non presenta nessun vantaggio nè a Genova, nè al commercio generale d'Italia), che il Governo, vista la libertà della scelta del progetto lasciatagli dal nostro Consiglio, accetterà la proposta di quello d'Alessandria. Il cons. *Rossi* accede alla proposta della nomina della Commissione, mentre il cons. *Pizzorno* sostiene le conclusioni del relatore.

Il relatore *Podestà* replica agli appunti mossi dai precedenti oratori, i quali nullostante sostengono caldamente il progetto della nomina di una Commissione, che viene poi concretato dal cons. *Boccardo* nei seguenti termini, stati accettati an[illegible] dal relatore:

« Il Consiglio nomina una Commissione, la quale, prima che si sciolga l'attuale sessione, proponga e riferisca sul progetto che riunisca le condizioni di percorrenza e di pendenza più favorevoli all'interesse commerciale di Genova e dell'Italia ».

Questa proposta è approvata con 40 voti favorevoli; 3 votarono contro, e 2 si astennero.

Si lascia alla Presidenza la cura di costituire la Commissione, che viene così composta: Berio, Boccardo, Peirano, Pizzorno e Rossi.

A questa deliberazione del Consiglio provinciale, crediamo opportuno far seguire alcune assennate osservazioni del *Commercio* di Genova, in attesa di conoscere il voto definitivo, in seguito al rapporto della Commissione sunnominata:

La seduta di ieri del Consiglio provinciale fu molto importante, perchè in essa si trattò della ferrovia succursale dei Giovi, che tanto interessa la città nostra ed il nostro Commercio.

È noto come il Ministro dei lavori pubblici, con sua circolare del 2 agosto scorso, avesse invitato i Prefetti a richiamare l'attenzione delle Amministrazioni provinciali e comunali circa le singole disposizioni della legge sulle

nuove costruzioni ferroviarie, premendo all'on. Ministro che le dette Amministrazioni abbiano tosto ad occuparsi della parte esecutiva della legge, *in quanto può dipendere dalle loro deliberazioni.*

Per la costruzione delle linee ferroviarie, che sono classificate dalla suddetta legge in 2ª categoria, il Ministro nella succitata sua circolare dice chiaramente, che *le Amministrazioni provinciali dovranno essenzialmente occuparsi dei contributi, che sono richiesti loro come concorso obbligatorio per la costruzione delle linee.*

Abbiamo voluto accennare a queste disposizioni della circolare ministeriale, perchè esse avrebbero dovuto essere la base della discussione del Consiglio, senza inutili divagazioni, le quali non approderanno ad altro che a protrarre sempre più la decisione in proposito del Governo.

A parer nostro, il Consiglio doveva unicamente occuparsi del contributo richiesto alla Provincia pel suo concorso obbligatorio di un decimo: deliberare, cioè, lo stanziamento in bilancio della somma relativa, ed approvare i mezzi onde farvi fronte. Invece la discussione fu portata dai consiglieri Farina, Berio, Boccardo e Peirano sull'eterna questione della scelta del progetto, come se il Governo, il quale entra nella spesa della Succursale per *nove decimi*, fosse obbligato ad accettare il progetto indicato dalla Provincia.

Avremmo capito che, contemporaneamente allo stanziamento in bilancio della somma occorrente pel concorso di un decimo, il Consiglio avesse emesso il voto d'essere (per ragione di questo suo minimo concorso) a tempo debito consultato sulla scelta del progetto; ma non intendiamo come abbia potuto *ex abrupto* deliberare la nomina d'una Commissione, col mandato esplicito di proporre e riferire, prima che si sciolga l'attuale sessione (cioè fra quattro o cinque giorni), sul miglior progetto, che riunisca le condizioni di percorrenza e di pendenza più favorevoli all'interesse commerciale di Genova e dell'Italia.

Scusate se è poco, lettori!

Per un tal còmpito della Commissione, nonchè cinque giorni, sarebbero insufficienti cinque settimane.

E poi, se quando la Commissione avrà fatta la scelta e il Consiglio l'avrà approvata, questa scelta non piacesse al Governo?

Ecco allora una causa di nuovi indugi, ecco quest'ormai famosa *Succursale* rimandata alle calende greche!

Ma, si dice, il Consiglio provinciale di Genova non poteva tacere sul progetto da preferirsi, dal momento che quello di Alessandria si era pronunciato per una data linea, cioè per quella di valle d'Orba, la quale non corrisponderebbe ai bisogni del commercio genovese e italiano.

Il Consiglio provinciale d'Alessandria si intese come dovesse indicare quell'unica linea, la quale mette capo a quella città: per un'altra linea qualunque, egli non potrebbe essere obbligato ad alcun contributo. Quale fu il senso della deliberazione del Consiglio alessandrino? Egli disse insomma: se fra i varii progetti di Succursale ai Giovi, fosse scelto quell'unico che tocca la mia provincia, io sarei disposto a contribuire a termini di legge.

Il Consiglio provinciale di Genova è invece in ben altre condizioni. Da noi si parla di questa benedetta Succursale da oltre cinque o sei anni; v'ha un'infinità di progetti, più o meno studiati, e tutti noti al Governo, il quale probabilmente a quest'ora ha fissato la sua scelta. Perchè oggi, a porre dei nuovi bastoni fra le ruote, si nomina una *Commissione di cinque avvocati*, che in pochi giorni abbia a riferire sopra il progetto più conveniente agli interessi commerciali di Genova e dell'Italia?

Almeno, poichè si ammette che con questa Succursale si abbiano a tutelare i supremi interessi del commercio, perchè non figurano nella Commissione, oltre i membri del Consiglio provinciale, alcuni della Camera di commercio e del Municipio? Perchè non vi figurano degli ingegneri? Cinque avvocati formano un utile elemento per una Commissione; ma, trattandosi di ferrovie e di commerci, non è per lo meno inopportuna una Commissione tutta di avvocati?

È una domanda la nostra, che non ci pare tutto affatto indiscreta.

LE FERROVIE IN SICILIA

Da una corrispondenza da Caltanissetta, 1º novembre, al *Diritto*, togliamo la seguente esposizione dello stato dei lavori ferroviarii in Sicilia, che non può non riuscire interessante ai nostri lettori, augurandoci che si avverino appieno le rosee previsioni del suddetto corrispondente:

I lavori ferroviarii in Sicilia, mercè la buona volontà del Governo, procedono alacremente, e si può proprio dire: *fervet opus!......*

E prima di tutto, godo annunziarvi che, mercè l'opera attiva ed intelligente dell'ing. comm. Billia, *col febbraio* prossimo venturo la vaporiera farà sentire *il suo fischio* nel tronco Campobello-Favarotta; e così, per arrivare colla ferrovia a Licata, non mancherà poi che il tronco Favarotta-Licata, tuttora in costruzione e di 17 chilometri di lunghezza.

L'apertura di quel tronco, che ha presentato difficoltà tecniche grandissime, riuscirà assai vantaggiosa; poichè, potendosi facilmente stabilire, col mezzo di carrozze e carretti, un servizio giornaliero tra Favarotta e Licata, il commercio di quest'ultima sarà molto agevolato.

La linea Canicatti-Caldare, di vitale importanza per la Sicilia, perchè congiunge le ferrovie orientali colle occidentali, sarà, secondo ogni probabilità, aperta interamente al pubblico esercizio in agosto o settembre, al più tardi, del venturo anno. Il primo tronco di detta linea non presenta grandi difficoltà, e non ha che una piccola galleria. Il secondo invece ha tre gallerie, delle quali una di oltre 750 metri, quattro viadotti, e trincee e rilevati importanti, ed attraversa la ricca regione zolfifera di [illegible], Loccadiconti e Crocidda. Ma i lavori sono così bene avanzati e così ben condotti e diretti, che per l'epoca suindicata saranno certamente ultimati. Detta linea avrà cinque Stazioni; alle quali, meno una che non ha grande importanza, fu dato un ampio sviluppo, corrispondente alla molta entità del loro attuale commercio, ed anche a quella che si prevede potrà diventare, mercè le agevolazioni della nuova ferrovia.

La linea di Vallelunga si dirama dalla Stazione di Santa Caterina Xirblei, e, passando sotto Marianopoli, arriva alla Stazione di Roccapalumba; e perciò metterà essa pure in comunicazione le linee sicule orientali colle occidentali, ma accorcierà la distanza fra Catania e Palermo di oltre 60 chilometri, in confronto della linea delle Caldare.

Questa importante linea misura circa 56 chilometri, e comprende molti e rilevanti lavori. Oltre a due piccole gallerie, ve ne ha una di m. 2200 al Magazzinazzo, destinata a mettere in comunicazione la valle del fiume Torto con quella del Belici (affluente del Salito). Vi è poi la grande galleria sotto Marianopoli, che oltrepassa in lunghezza i m. 6200, e che richiederà più di 7 anni di lavoro. Questa è la più grande galleria, non solo della Sicilia, ma di tutta Italia, escludendo, bene inteso, quelle delle Alpi, il Fréjus ed il Gottardo. Il perforamento del monte di Marianopoli sarà accelerato mediante cinque pozzi, il più profondo dei quali misura 250 metri.

I ponti maggiori della linea sono sei sul fiume Torto, tre sul Belici e tre sul Salito. Molti altri lavori importanti vi sono pure, ma nessuno di essi presenta difficoltà insormontabili, almeno per quanto sembra fino a questo momento; e si ha motivo a credere che la stessa grande galleria di Marianopoli non ne presenterà.

Ritenuto il soddisfacente attuale sviluppo dei lavori sui diversi tronchi, e mercè l'infaticabilità e lo zelo dell'egregio ing. comm. Billia, non vi ha dubbio che essi saranno ultimati nei tempi stabiliti in contratto. E perciò per settembre dell'anno venturo sarà aperto al pubblico servizio il primo tronco di Vallelunga, e parte del secondo. Così si ridurrà notevolmente la percorrenza delle vetture postali sulla strada nazionale. Nella primavera ed estate poi del 1881 saranno aperte la galleria del Magazzinazzo e tutta la linea, meno la galleria di Marianopoli; e quindi non rimarrà che l'interruzione dovuta alla medesima, la quale si supererà mediante trasbordo col servizio ippico fino alla fine del 1886.

Sulle linee in esercizio sono stati eseguiti e sono in corso di esecuzione importanti lavori di consolidamento, specialmente fra Cerda e Porto Empedocle; mediante i quali giova ritenere che anche le dette linee non andranno più soggette alle interruzioni frequenti, che si ebbero a deplorare in passato.

Questa Direzione delle ferrovie in costruzione, il cui capo è l'infaticabile comm. Billia, portò pure a compimento, dopo tre anni di quasi non interrotto lavoro, lo studio della linea litoranea Messina-Patti-Cefalù-Cerda, della lunghezza di oltre 200 chilom., prescindendo da altri 100 chilom. di varianti studiate per migliorare il tracciamento planimetrico ed altimetrico, e per avvicinare la linea agli abitati dei diversi paesi esistenti lungo la stessa, e per ottenere ancora una costruzione economica. È anche in corso di studio la linea Siracusa-Licata, e probabilmente il progetto sarà ultimato entro il prossimo 1881.

Da queste notizie sommarie, che mi è piaciuto comunicarvi e che non sono di poca importanza, si rileva che il Governo nulla tralascia per dare soddisfazione alle giuste esigenze della Sicilia, la quale tra pochi anni sarà dotata di una estesa rete di ferrovie, che sarà costata somma enorme, ma che, imprimendole nuova vita, compirà finalmente gli ardenti voti di queste popolazioni, molto, ma molto dimenticate in passato.

FERROVIE FRANCESI

L'Ufficio di statistica presso il Ministero dei lavori pubblici di Francia pubblica sovente degli eccellenti documenti, dai quali abbiamo più volte estratto interessanti notizie. L'ultimo di questi volumi ufficiali merita d'essere particolarmente analizzato; esso ci dà la situazione e lo sviluppo delle ferrovie francesi al 31 dicembre 1878.

Alla fine dello scorso anno, la rete francese si componeva:

		Decretate	In esercizio
Linee d'interesse generale (concesse o no)	chilom.	30,478	22,143
Linee d'interesse locale	»	4,500	2,049
Ferrovie industriali	»	354	232
Totale	chilom.	35,332	24,424

Rimangono dunque a costruire quasi 11,000 chilometri di ferrovie, dei quali 3249 sono bensì decretati, ma non ancora definitivamente concessi.

La rete d'interesse generale si ripartisce così:

Società	Antica rete	Nuova rete	Totale
Nord	1362	796	2158
Est	579	2549	3128
Ovest	900	2335	3325
Orléans	2017	2341	4358
Lione	5259	1962	7121
Mezzogiorno	882	2136	3018
Rete dello Stato			2610
Ferrovia di Cintura			105
Società diverse			1754
Ferrovie non concesse ed allo studio			2991
Rete d'interesse generale Chilom.			30,478

La Società di Lione continua ad essere la più importante; essa, indubbiamente, è l'Amministrazione ferroviaria più considerevole che esista in Europa. Ma ciò che preme di porre in rilievo si è il rapido sviluppo della rete dello Stato. Mentre si agitano le questioni di principio, e si parla di puro esperimento e di un semplice provvisorio, questa rete aumenta, si consolida, si fortifica; il sistema dell'esercizio governativo guadagna terreno nel regime delle Ferrovie in Francia. La rete dello Stato è stata formata col riscatto, da diverse Società, di 1858 chilometri, e con l'aggiunta di 752 chilometri di ferrovie d'interesse locale.

Durante l'anno 1878, vennero aperti all'esercizio 696 chilometri, cioè:

Rete dello Stato	Chilom.	79
Grandi Società: Nord 49; Est 137; Ovest 137; Orléans 2; Lione 201; Mezzogiorno 36	»	564
Società diverse	»	53
Totale	Chilom.	696

La cifra di 21,143 chilometri di linee d'interesse generale in esercizio si suddivide così: Stato 1584; sei grandi Società 18,542; altre Società 1017.

Le Società secondarie d'interesse generale non ammontano più che a 19.

Sopra i 22,143 chilom. in esercizio, 8774 sono a doppio binario.

Il regime delle ferrovie d'interesse locale tende a scomparire: durante lo scorso anno, 468 chil., che erano esercitati secondo la legge d'interesse locale, sono stati posti sotto il regime d'interesse generale e figurano nel cenno fatto più sopra. Nel 1878 è stata concessa una sola ferrovia di

interesse locale, di 120 chilometri, nel dipartimento del Cher, durante l'anno, furono aperti 209 chilom. nei diversi dipartimenti.

Concludendo, 39 dipartimenti sono proprietarii di ferrovie poste sotto la legge del 1865; i 4500 chilom. sono esercitati da 79 Società differenti. I dipartimenti maggiormente dotati sono: l'Eure, la cui rete è di 455 chil., e la Gironda di 300 chilom.

Alle comunicazioni tra la Francia e l'estero provvedono 40 linee internazionali, di cui 29 sono in esercizio ed 11 da costrurre. Quando tutti i lavori saranno terminati, la Francia sarà in comunicazione col Belgio per 22 punti; con la Germania per 7 linee; avrà 6 congiunzioni con la Svizzera, 3 con l'Italia e 2 con la Spagna.

Confrontando la lunghezza totale della rete con la superficie e la popolazione della Francia, si trova una proporzione di 6 chilom. 419 per miriametro quadrato, e di 9 chil. 194 per 10,000 abitanti.

Tale era la situazione alla fine del 1878; ma il Parlamento ha votato, nell'ultima sessione, un aumento considerevole della rete. Dopo il 1° gennaio 1879, furono decretati 11,962 chilom. nuovi, così ripartiti:

Linee concesse	Chilom.	273
Linee dichiarate di pubblica utilità, di cui 391 chilom. precedentemente d'interesse locale	»	1,696
Linee il cui studio è prescritto dalla legge	»	9,993
	Totale Chilom.	11,962

Se si aggiunge questa cifra a quella che abbiamo indicata al principio di questi cenni, si arriva a 40,000 chilometri come totale delle linee ferroviarie, la cui creazione è decisa. Il programma del sig. Freycinet pare dunque che non debba rimanere un piano teorico.

STUDIO SULLA ORGANIZZAZIONE delle Strade ferrate inglesi

(Dalla *Revue générale des chemins de fer*).

Sotto questo titolo, la libreria Hachette di Parigi ha pubblicato, non ha guari, un lavoro interessantissimo. Esso è la traduzione fatta dai signori Huberti e Maus, ingegneri addetti alle Strade ferrate dello Stato Belga, di note raccolte in Inghilterra, e redatte in tedesco, dal signor M. Wehrmann, direttore della Ferrovia da Berlino a Dresda.

Le Strade ferrate inglesi sono spesso citate pel loro sistema di esercizio. Non è dunque fuor di luogo, anzi è assai interessante conoscere, sopra tale argomento, il parere di un Tedesco, e soprattutto di un funzionario così competente come il sig. Wehrmann.

La prima impressione che il sig. Wehrmann provò arrivando in Inghilterra, è quella che fanno provare a tutti le grandi costruzioni e l'intensità del traffico di questo paese. Egli constata, sin da principio, che dappertutto le linee di strade ferrate circondano le città, le attraversano, e penetrano fino nei quartieri più popolati. Cita specialmente la città di Londra, con la sua fitta rete di linee e Stazioni, come uno spettacolo grandioso che non ha l'eguale nè in Germania, nè probabilmente nel mondo intero.

Infatti, all'infuori della ferrovia Metropolitana, esistono in Londra 34 Stazioni aperte, sia al servizio dei viaggiatori, sia al servizio delle merci, ed appartenenti a 9 Compagnie distinte, cioè: *London-Chatham, South-Eastern, London-Brighton, South-Western, Great-Western, North-Western, Midland, Great-Northern* e *Great-Eastern*.

Non è soltanto a Londra, ma anche nelle città meno importanti, dice il sig. Wehrmann, che si trovano ricche costruzioni; cosicchè si riscontra un grande contrasto tra le città inglesi, tanto riccamente dotate di Stazioni, e le città tedesche, in cui v'è piuttosto tendenza a concentrare il traffico in una sola Stazione centrale. È giusto notare, dice l'autore, « che la costruzione delle Stazioni interne si spiega, in Inghilterra, coll'estensione sempre relativamente grande delle città ». Egli è, infatti, a questa condizione particolare, ed altresì all'importanza eccezionale del traffico, che si deve attribuire l'esistenza di grandi costruzioni in mezzo alle città inglesi; in una parola, queste opere dispendiose si sono imposte all'ingegnere inglese dall'abbondanza dei trasporti, dalla necessità di farli penetrare nel seno delle popolazioni, e sono giustificate dalla certezza che si aveva di ritrarne un prodotto in rapporto colle spese di costruzione.

D'altra parte, importa notare che le Stazioni costrutte nel centro delle città non sono, in generale, aperte che alle merci di dettaglio da consegnarsi a domicilio, le quali, per conseguenza, non rimangono in Stazione, e permettono di erigere tali Stazioni sopra ristrette superficie. Le grosse merci, come quelle della classe detta *minerale*, sono sempre ricevute nelle apposite Stazioni situate *lungi dal* centro.

Il sig. Wehrmann segnala particolarmente la differente fisonomia che presentano le Stazioni pei viaggiatori in Inghilterra, in confronto delle tedesche.

Egli constata che i marciapiedi sono dappertutto all'altezza del piano delle vetture, nelle località importanti; ed i marciapiedi stessi sono completati da distinte sale di aspetto e da diversi sportelli per i biglietti e per la registrazione dei bagagli.

Nelle grandi Stazioni, i marciapiedi sono congiunti mediante passaggi al di sopra o al disotto, accessibili con scale ai viaggiatori non è permesso di traversare i binarii a livello, se non nelle Stazioni di poca importanza.

Il sig. Wehrmann espone nei seguenti termini, che; « le Stazioni terminali (*terminus*) delle grandi città dell'Inghilterra si distinguono dalle Stazioni tedesche per la posizione delle sale d'aspetto, degli Ufficii di spedizione e degli altri locali ad uso del pubblico, quasi sempre situati in testa ai binarii. Il viaggiatore arriva nella Stazione per un largo marciapiede, dal quale si diparte la serie dei marciapiedi paralleli ai binarii. Egli è su questo largo marciapiede di testa che si aprono le sale d'aspetto, il buffet, la consegna e la spedizione dei bagagli, la biblioteca, le ritirate ecc. Questo marciapiede ed i locali attinenti sono pubblici. I marciapiedi longitudinali sono chiusi da barriere, ma soltanto al momento della partenza dei treni; e quindi si gira liberamente nelle Stazioni di Londra e de dintorni, benchè il controllo dei biglietti vi sia fatto severamente. Si può senza ostacolo accompagnare un amico sin al treno; in una parola, si è liberi da tutti gl'incagli che si devono subire in tutte le Stazioni del Continente, ove controllo dei biglietti si fa, senza che siasi, come in Inghilterra, convenientemente provveduto per farlo.

La concentrazione dei locali ad uso del pubblico nell

parte dell'edificio situato in testa ai binarii presenta il vantaggio capitale di abbreviare al più possibile il tragitto dalla strada al treno e di evitare qualunque incertezza al viaggiatore circa la direzione da seguire ».

Non bisogna però per... di vista che queste costruzioni e l'organizzazione del servizio qui descritte sono quelle delle Stazioni terminali (*terminus*). Infatti, vi sono in Inghilterra tre categorie di Stazioni, cioè:

1° Quelle la cui piattaforma ed i marciapiedi sono accessibili al pubblico;

2° Quelle la cui piattaforma sola è accessibile al pubblico, essendo solanto i viaggiatori muniti di biglietto ammessi sui marciapiedi;

3° Le Stazioni chiuse.

Nelle Stazioni della prima categoria, il controllo dei biglietti è fatto prima della partenza: le vetture sono chiuse a chiave durante questo controllo.

Nelle Stazioni delle altre due categorie, il controllo si fa come in Germania e come in Francia.

Il sig. Wehrmann insiste sull'annessione frequentissima alle Stazioni per viaggiatori di alberghi, costrutti e spesso esercitati dalle Amministrazioni medesime. Questi edifizii, che si trovano sovente nelle città di media importanza, sono molto comodi pel viaggiatore, che si assicura un eccellente alloggio senza perdita di tempo ed evitando il trasporto dalla Stazione all'albergo. L'esempio dell'Inghilterra, dice il sig. Wehrmann, potrebbe essere utilmente seguito in molte città industriali. (*)

Le Stazioni per le merci nelle grandi città dell'Inghilterra, costrutte spesso, come si è detto, in mezzo ai quartieri più popolati, sono citate dal sig. Wehrmann specialmente per la loro ardita costruzione e per l'abbondanza dei mezzi tecnici di cui dispone l'esercizio.

In ragione delle disposizioni speciali delle Stazioni e della natura del traffico, le grue idrauliche sono generalmente impiegate per la manipolazione dei colli pesanti e delle merci che, ammonticchiate sui marciapiedi, sarebbero difficili da muoversi a braccia d'uomo. Quanto alle merci di dettaglio, che costituiscono la maggior parte del traffico di queste Stazioni interne, esse vengono scaricate mediante carretti a mano. L'installazione d'apparati idraulici nelle Stazioni è giustificata dalla necessità e possibilità di assicurare un traffico molto forte in uno spazio ristretto ed in breve tempo.

Nelle grandi Stazioni di Londra e delle altre grandi città, per alcune specie di merci, dei binarii speciali di deposito sono costrutti e messi a disposizione del pubblico, al quale si accorda, sotto certe condizioni, una grande larghezza pel trasporto delle merci.

Le Compagnie inglesi fanno uso nelle loro Stazioni di separazione (*triage*) di binarii in pendenza, che permettono di eseguire la classificazione dei vagoni mercè la gravità. —

La questione del *Materiale*, che in certe epoche dell'anno ha sì gran parte nell'esercizio delle ferrovie, in Inghilterra, come in Francia ed in Germania, è trattata egualmente nelle note del sig. Wehrmann. Noi riassumiamo qui appresso le questioni relative al materiale mobile, che ci paiono interessanti.

I vagoni privati, che circolano sulle linee inglesi, sono assai numerosi, specialmente pel trasporto dei carboni e coke. Questa circostanza risulta dalle tariffe medesime, le quali, per questa categoria di trasporti, prescrivono l'uso dei vagoni privati.

Nondimeno, nostre particolari informazioni ci permettono di dire che in questo momento avvi in Inghilterra una certa tendenza a reagire contro tale sistema. Epperò, tutti i vagoni da carbon fossile del bacino di Newcastle appartengono alla Compagnia del *North-Eastern-Railway*, e due anni sono, il *Midland* si proponeva di adottare lo stesso sistema.

La capacità dei vagoni da merci è minore in Inghilterra che in Germania ed in Francia. Essa varia tra 6 e 9 tonnellate; il *Midland*, p. es., possiede specialmente dei vagoni da 5 ad 8 tonn.; il *Great-Eastern*, di 9 tonn.; il *North-Eastern* di 11 tonn. pei minerali, di 9 a 10 tonn. pei carboni e di circa 8 tonn. pei coke.

La piccola capacità dei vagoni inglesi è una conseguenza del loro sistema di esercizio, applicato ad un grandissimo traffico, che fa sì che, per le merci di dettaglio, il carico utile medio di un vagone è al più di 2 tonn. L'utilizzazione del carico è considerata come meno importante del numero dei viaggiatori da collocare nel vagone e della velocità da darsi al trasporto. Pei vagoni esteri, i regolamenti delle Ferrovie inglesi non esigono che un carico di 1000 chilog.

Un fatto che attrasse l'attenzione del sig. Wehrmann, è la costruzione fatta dalle Compagnie medesime del loro materiale da trasporto: le immense Officine del *London and North-Western*, a Crewe, occupano 5000 operaj nella costruzione delle macchine nuove e nella manutenzione delle 2,122 locomotive, che costituiscono l'effettivo della Compagnia.

Nel volume, di cui ci occupiamo, trovasi una completa descrizione, nonchè uno schizzo delle ferrovie sotterranee di Londra, il *Metropolitan* e il *District Railway*.

(Continua)

(*) Anche nella Stazione di Tarvis, come abbiamo veduto nell'occasione della recente inaugurazione della ferrovia Pontebbana, trovasi un grande albergo.

(*Nota della Redaz.*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 11 novembre.

Allo scopo principale di poter dar lavoro alle classi operaie durante la prossima invernale stagione, il Ministro dei lavori pubblici ha fatto recentemente i più vivi eccitamenti a tutti gli Ufficii incaricati degli studii delle nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno, affinchè gli studii stessi sieno spinti colla massima alacrità.

Inoltre avrebbe autorizzato gli Ufficii predetti a presentare degli studii per piccoli appalti parziali di lavori, che, senza inconveniente e senza recar danno all' Amministrazione governativa, potessero essere stralciati da quelli dell'appalto principale; e ciò sempre nell'intento di poter al più presto, e non appena approvato il bilancio di previsione pel 1880, iniziare i lavori su tutte quelle linee, per le quali nel bilancio stesso fossero stanziate somme da spendersi durante il detto anno. —

Nelle mie lettere non vi ho finora parlato delle strade ferrate Calabro-Sicule e del come procedono i relativi lavori. A riempiere tale lacuna, rompo questa volta il ghiaccio per darvi tutte quelle informazioni che ho potuto procurarmi e che ritengo esattissime.

Come ben sapete, di queste ferrovie, la cui costruzione fu autorizzata colla legge del 28 agosto 1870, attualmente non rimarrebbero ad aprirsi all'esercizio che 82 chilometri da Eboli per Potenza al mare Jonio, compresi fra le due Stazioni di Baragiano e di Calciano; e chilometri 30 della linea Caltanissetta-Licata, compresi fra la Stazione di Campobello e Licata,

Ciò, ben inteso, senza tener conto delle oramai famose due linee di Vallelunga e delle Caldare, i cui lavori furono appaltati in parte sullo scorcio del 1878, ed in parte nel corrente anno, e la cui lunghezza complessiva è di chilometri 85.

Se però non sono molti i chilometri ancora da aprire all'esercizio, non bisogna nascondersi che questi rappresentano precisamente l'osso duro delle ferrovie Calabro-Sicule.

E questo lo dimostra il fatto che, ad onta di tutte le pratiche fatte dal Ministero dei lavori pubblici e dalle Direzioni tecniche locali per appianare le difficoltà, che hanno presentato e presentano i lavori compiuti e da compiersi per i tronchi delle predette due linee non ancora ultimati, non siamo tuttavia troppo vicini alla data in cui le due preindicate lacune potranno essere riempiute.

Venendo ora a parlarvi intorno al modo con cui procedono i relativi lavori, vi dirò che sulla linea di Potenza i lavori camminano con sufficiente alacrità, e si ha fondata speranza che un nuovo tratto della suddetta linea, da Baragiano a Potenza, possa essere aperto all'esercizio coi primi dell'anno prossimo; mentre l'altro tratto da Potenza a Calciano lo potrebbe essere dopo tre o quattro mesi dall'apertura di quello precitato.

Queste previsioni sono però fatte nella supposizione di una stagione non troppo contraria al regolare andamento dei lavori stessi. Chè, se pioggie continuate venissero, non solo ad interrompere i lavori, ma a cagionare, come negli anni scorsi, dei danni rilevanti, per riparare ai quali si resero necessarie importantissime opere di consolidamento, non è da meravigliare se, ad onta di tutto il buon volere, le speranze concepite non potranno essere realizzate che in epoca assai più remota.

Pel tronco da Campobello a Licata in Sicilia, vi sono pure delle difficoltà serie da superare, prima che possa essere ultimato.

I lavori però procedono regolarmente, massime ora che pare sieno state appianate non poche divergenze insorte fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa dei lavori (*). Anche per questo tronco, le previsioni per l'apertura all'esercizio vanno al di là del 1879, si e fermano più verso la metà che al principio del 1880; e neppure per un servizio completo su tutto il tronco, inquantochè si dovrà eseguire il trasbordo nel tratto in cui è in corso di costruzione la galleria così detta *del Fucile*, la quale non potrà essere ultimata che parecchio tempo dopo.

Il fare delle previsioni anche per le linee delle Caldare e di Vallelunga sarebbe per ora ozioso; mi limiterò a dirvi che la prima delle citate due linee, in base ai patti stipulati cogli appaltatori dei lavori, dovrebbe essere ultimata per la fine del prossimo anno, e la seconda lo dovrebbe essere nel 1881, ad eccezione della grande galleria di Marianopoli, lunga all'incirca 7 chilometri.

Pei lavori di queste due linee, solo da poco tempo iniziati, e che finora non hanno preso un regolare sviluppo, vennero fatte dalla Direzione dei lavori delle vive sollecitazioni alle Imprese accollatarie, affinchè si uniformino alle prescrizioni contrattuali.

E la perfetta osservanza del termine convenuto colle Imprese, e più specialmente poi per la linea di Vallelunga, è la principale preoccupazione del Ministero dei lavori pubblici, il quale non si nasconde la grandissima importanza che assumerebbe il fatto di avere una buona volta definita la eterna questione della congiunzione ferroviaria tra Palermo e Catania, che forma una delle principali aspirazioni dei Siciliani.

Vi sarebbe sempre, è vero, la lacuna corrispondente alla galleria di Marianopoli, che richiederà pel suo compimento non meno di 6 anni; ma per questo tratto, conformemente a quanto venne praticato dalla Società delle ferrovie Meridionali per la galleria della Starza sulla linea Foggia-Napoli, verrà costruita un'apposita strada rotabile, sulla quale sarà stabilito un regolare servizio di trasbordo con cavalli, non appena siano ultimati i due tronchi di ferrovia, che dagli estremi della linea portano alle teste della detta galleria.

Io credo che, in sostituzione del previsto servizio a cavalli, si potrebbe, con vantaggio di tempo e senza il trasbordo dei viaggiatori, applicare sulla strada, che all'uopo si deve costruire, una ferrovia economica a scartamento ordinario, utilizzando il materiale mobile e d'armamento destinato per la ferrovia di Vallelunga, fino a che si troverà regolarmente ultimata la galleria di Marianopoli. —

Il Consiglio provinciale di Girgenti, in seduta del 20 e 22 scorso ottobre, si è occupato della questione ferroviaria, per quanto riflette gli interessi di quella Provincia.

Dopo viva discussione e presentazione di non pochi ordini del giorno, venne in definitiva approvato quello presentato dal consigliere Galuzzo, col quale il Consiglio approva una strada ferrata a sezione ridotta da Castelvetrano per Sciacca, Ribera, Cattolica, Montallegro, Siculiana, Realmonte, Porto Empedocle, Favara, Naro, Canicatti, allacciando Palma, Camastra e Licata; più una linea da Caldare, Aragona, Raffadali, Cianciana, Bivona, Chiusa, colla deviazione da Chiusa per Giuliana Sambuca e Sciacca, la quale linea si congiungerà, a Chiusa, con quella che da Corleone va a Palermo.

Dopo di ciò, il Consiglio predetto approvò la 2ª parte dell'ordine del giorno del consigliere Dara, che riguarda la parte di esecuzione e gli incumbenti da compiersi dalla Deputazione provinciale, alla quale verrebbe così delegata la facoltà:

1° Di fare la domanda al Governo del Re, nel senso dell'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, per una ferrovia di 4ª categoria pei punti obbligatorii di sopra indicati, e seguendo tutte le prescrizioni contenute nel detto articolo;

2° Di poter fare anche la domanda per la concessione, nel senso dell'articolo 18 della medesima legge, qualora si abbia l'offerta di una Società idonea, che possa sostituirsi alla Provincia, in modo che questa venga a subire un onere minore di quanto importi il concorso diretto stabilito dall'articolo 11 della ripetuta legge;

3° Di accettare delle offerte, previe le debite pubblicazioni, e conchiudere delle Convenzioni nel senso suespresso, da divenire però obbligatorie per la Provincia solo dopo l'approvazione del Consiglio;

4° Si autorizza in ultimo la Deputazione alle spese occorrenti. X.

Dobbiamo correggere alcuni errori di nomi sfuggitici nella corrispondenza da Roma del numero precedente:

Montczzemolo — leggi *Montezemolo*.
Kilf — leggi *Hilf*.
Seves e Batig — leggi *De Serres e Battig*.
Selessin — leggi *Sclessin*.

LE MINIERE DI CLUDINICO.

Udine, 1 novembre.

Egregio signor Direttore.

So con quanto amore voi sempre propugnate le questioni d'interesse ferroviario, e non vi sarà quindi discaro che del mio giro sulla Pontebbana e in Carnia vi dica due parole. Rimasi ammirato dalle stupende opere d'arte, che percorsi lungo questa ferrovia, e che sono destinate a tramandare alla più tarda posterità la grandezza dell'età presente. Mi arrestai alla Stazione per la Carnia, e di là feci una escursione a Tolmezzo, col proposito di esaminare il paese, nel quale vi sono numerosi indizii di giaciture carbonifere.

Seppi che la Società Veneta Montanistica ha in pieno esercizio una miniera carbonifera a Cludinico, che ottenne

(*) Vedi, a questo proposito, l'articolo inserito più sopra, col titolo: *Le ferrovie in Sicilia*.

(La Red.)

l'investitura di un'altra più ricca e più prossima a Tolmezzo, che chiamasi la *Creta d'oro*.

Per la ferrovia Pontebbana si consumarono già 3000 tonnellate di carbone di Cludinico, ed il paese è esultante, pensando ai benefizii che possono derivare ad esso dall'esercizio di tale industria su vasta scala.

Ma la crisi intervenuta nell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e che dura da qualche tempo, e l'incertezza del domani, oltrecchè essere deplorevoli nell'interesse generale, mettono questi terrazzani in grande apprensione, per il timore che le somministrazioni di questo combustibile abbiano a cessare col mutare delle cose ferroviarie a Milano. Queste apprensioni traggono origine dalla Direzione della Società Veneta Montanistica, la quale ordinò al dirigente la miniera di Cludinico di preparare gli operaj ad essere licenziati.

Chiesi la cagione di questa minaccia, e mi fu detto che la quantità di carbone, che per ora la miniera può dare, è troppo esigua in relazione ai bisogni; che il carbone è di una natura friabile, che ha molta polvere e contiene una dose di zolfo superiore a quella tollerata negli altri carboni.

Mi fu assicurato, insomma, che questi difetti esistono di fatto, ma che si possono correggere e paralizzare col sistema delle mattonelle.

Per me, confesso il vero, se vi fosse modo di conservare il lavoro a questi buoni terrazzani, faccio voti caldissimi affinchè chi sta in alto si penetri dell'importanza dell'argomento; poichè l'avere in paese un combustibile che costa L. 20, è certo preferibile al forestiero, che si paga fr. 38 in oro.

T.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Come abbiamo annunciato, l'8 corr. ebbero principio a Vienna le conferenze fra i delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia e delle Austriache.

Le tariffe, che proponesi di fare adottare, sono, in massima, quelle del febbraio 1872, contemplate nella legge dell'8 luglio 1878, essendo state denunciate pel 31 dicembre p. v. quelle ora in vigore, e volendosi applicare tariffe uniformi per tutti i diversi servizii internazionali e per tutti gli sbocchi. La qual cosa crediamo riescirà di vantaggio ai comuni interessi, e varrà a sopprimere il favore più volte lamentato dal Commercio, e finora sussistente, a danno delle industrie e produzioni nazionali.

Abbiamo già annunciato nel precedente numero l'appalto deliberato dei lavori di costruzione dei nuovi Magazzini ferroviarii, dipendenti dalla cessione dei locali per la Dogana centrale di Milano.

Ora sappiamo che gli elaborati, compilati dall'Amministrazione dell'Alta Italia per l'appalto delle opere murarie e metalliche per la detta Dogana centrale, vennero dal Ministero sottoposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ha già espresso il voto che fossero meritevoli di approvazione, salvo alcune lievi modificazioni.

Non appena quindi, i Capitolati e le altre pezze d'appalto saranno stati modificati secondo il voto del prefato Consiglio superiore, si potrà far luogo alla gara per l'aggiudicazione delle opere di cui si tratta.

La suddetta Amministrazione dell'Alta Italia ha deliberato la fornitura di 15 mila tonn. di carbone Kardiff minuto alla Ditta De Thierry. Questo carbone dev'essere consegnato per 3000 tonn. sul momento, e per 12 mila alla fine di dicembre prossimo.

Da una *distinta*, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 3° trimestre a. c., rileviamo ch'essi sommarono a 35, cioè 10 nel mese di luglio, 16 nel mese di agosto, e 9 nel mese di settembre.

Per la maggior parte furono grossi sassi od altri ostacoli posti sui binarii, o ciottoli lanciati contro i treni; ma vi fu pure un colpo di pistola scaricato contro un guardiano accorso per lo sgombro del binario (presso Poggio Renatico). Fortunatamente quel colpo cadde a vuoto; ma si hanno a deplorare alcune leggiere ferite di sasso a qualche fuochista e macchinista, e forti contusioni a due viaggiatori, in seguito ad uno spostamento di rotaia (Milano fra P. G. e P. T.), che poteva avere più serie conseguenze. Anche un guardiano (presso Pietrasanta) riportò una forte contusione al braccio sinistro per colpo di sasso.

Quando potremo noi cessare dal disgustoso ufficio di denunciare al paese simili atti di vandalismo?

La *Gazzetta Piemontese* di venerdì ha pubblicato il seguente suo telegramma *particolare* da Roma, 7 corr. (ore 10):

« Il commendatore Massa ebbe ieri una conferenza col ministro Baccarini, e consegnogli una lettera di Morandini, in cui insiste nelle sue dimissioni e prega che non lo si interpelli ».

La stessa notizia, con altre parole, venne ripetuta anche dal *Corriere* della Sera, del giorno 8.

Ora tutto ciò non ha alcun fondamento. Il comm. Massa da circa tre mesi non si è più mosso da Milano per recarsi a Roma a conferire con l'on. Ministro, e tanto meno a consegnargli alcuna lettera del comm. Morandini.

La suddetta notizia non è dunque vera, nè verosimile, e merita d'essere smentita.

Nel nostro numero precedente abbiamo annunciato che, dal 15 corrente al 22 del venturo mese, avranno luogo in diverse Stazioni delle Ferrovie dell'Alta Italia gli esami degli aspiranti ad impieghi nel basso personale. Siamo ora autorizzati ad informare che gli aspiranti stessi furono già scelti fra coloro che da molto tempo avevano presentate istanze presso i varii Ufficii e che possedevano i migliori requisiti. Notisi poi che, anche non facendo luogo all'ammissione di nuove istanze, il numero dei concorrenti oltrepassò i 3,300, il decuplo all'incirca del numero degli ammissibili ad impiego entro un anno.

L'Amministrazione suddetta è perciò costretta a respingere tutte le istanze che le vanno pervenendo in questi giorni, e che avessero a pervenirle in seguito; ed ha disposto perchè restino definitivamente chiusi gli elenchi degli esaminandi, e perchè i funzionarii incaricati degli esami si rechino senz'altro alle diverse sedi stabilite per procedere ai loro incombenti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni. — Si legge nel *Fanfulla* di venerdì:

L'onorevole Baccarini è stato autorizzato dal Consiglio de' ministri a presentare alla Commissione del bilancio lo stato delle ripartizioni dei sessanta milioni annuali, stabiliti dall'ultima legge ferroviaria, fra le diverse categorie.

Secondo lo stato compilato dall'onorevole Baccarini, nell'anno venturo si dovrebbe intraprendere la costruzione di tutte le ferrovie di 1ª categoria; fra quelle di 2ª categoria è preferita la linea Ivrea-Aosta, e poi le linee di congiunzione dei capoluoghi di provincia alla rete, giusta i voti deliberati dal Parlamento; per quelle di 3ª e 4ª categoria, si assegna una data somma alla costruzione di quelle linee per le quali hanno già stanziato fondi Provincie e Comuni.

Stazione centrale di Roma. — Leggiamo nella *Libertà*, del 7:

La prima Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'ultima sua adunanza, ha approvato il progetto per la sistemazione delle officine nella Stazione centrale di Roma.

Intanto sono incominciati i lavori per la costruzione dol nuovo ingresso e delle case di guradia per le merci a piccola velocità. Il nuovo ingresso si trova lungo la via di San Lorenzo, ma è stato spostato, e si trova più vicino ai nuovi fabbricati del quartiere del Maccao. Speriamo che le Ferrovie Romane, non badando tanto alla spesa, costruiranno, se non un monumento, un ingresso almeno conveniente.

Ferrovie Romane. — Il Consiglio di amministrazione, uniformandosi alla deliberazione presa dall'Assemblea generale del 12 agosto p. p., ha, nella sua seduta del 6 corrente, deliberato che gli azionisti della Società siano convocati in *adunanza generale straordinaria* pel dì 29 *dicembre p. v.*, a mezzogiorno, presso la sede sociale in Firenze, col seguente programma:

Nomina di membri del Consiglio d'amministrazione uscenti di carica;

Nomina dei tre Sindaci per la revisione del Bilancio 1879 e di due supplenti ad essi;

Provvedimenti da prendersi in merito al riscatto, e proposte di eventuali modificazioni dello statuto;

(Eventualmente) Norme per la liquidazione della Società e nomina della Commissione liquidatrice.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Il *Diritto* scrive:

Il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, in seguito a proposta delle Strade ferrate Bavaresi, ha chiesto di essere autorizzato a sopprimere l'articolo II delle condizioni per i trasporti a piccola velocità in servizio cumulativo tra le Ferrovie italiane, svizzere e della Südbahn, sostituendovi una disposizione, colla quale vengono determinate le merci considerate come voluminose, quando non raggiungano il peso di cinque tonnellate per vagone, o non si paghi per detto peso minimo, con la prescrizione che alle medesime sia applicato l'aumento della metà in più del peso effettivo, senza l'obbligo di verificarne il volume.

Il Ministero dei lavori pubblici, dichiarandosi disposto ad ammettere la proposta anzidetta, ha interessato quello dell'agricoltura, industria e commercio a volergli comunicare i propri intendimenti in proposito, anche a riguardo di una identica riforma che vorrebbesi introdurre eziandio nella tariffa italo-franco-svizzera, per la quale sono in corso le pratiche occorrenti fra l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e quelle estere.

Ferrovie Meridionali. — Lo stesso giornale scrive:

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato un progetto relativo ad alcune modificazioni ed aggiunte da introdursi nelle tariffe ora vigenti sulle sue linee: progetto che il Ministero dei lavori pubblici, sul parere del regio Commissario per l'esercizio della indicata rete, ha preso in considerazione, facendovi alcune varianti.

Ora, per mandare ad effetto le anzidette modificazioni di tariffe, si attende l'approvazione per parte del Ministero del commercio.

Ferrovie Venete. — Il Consiglio provinciale di Verona, nella seduta del 3 corr., udita la Relazione del cons. Scandola sull'interpellanza fatta al Ministero dei lavori pubblici per quanto concerne la costruzione delle linee ferroviarie complementari interessanti la Provincia, accogliendo le proposte della Deputazione provinciale, votava di non prendere iniziativa per la costruzione di alcuna delle linee ferroviarie di terza categoria (Mantova-Legnago, Legnago-Monselice, Verona-Bologna) che correrebbero nella provincia, perchè non le crede di tale vantaggio da compensare la spesa che la Provincia dovrebbe addossarsi.

— Dalla Relazione della seduta del Consiglio provinciale di Treviso togliamo quanto segue:

Il cons. *Lippi*, parlando in favore del progetto ferroviario Treviso-Oderzo-Motta, vorrebbe che la Deputazione provinciale trattasse subito della questione, e non la rinviasse a tempo indeterminato, viste le condizioni tristissime dei paesi che il consigliere Lippi rappresenta, e visto ciò che fece il distretto di Oderzo per il resto della provincia.

Il dep. *Piazza* risponde alla questione d'ordine, ossia perchè sia stata rinviata dalla Deputazione provinciale la discussione sull'argomento.

La Deputazione crede che la questione abbia bisogno di essere bene studiata e ponderata, ma però promette di farlo presto.

Il cons. *Lippi* si dichiara soddisfatto delle assicurazioni date dal relatore Piazza.

Il nuovo orario delle ferrovie. — Leggiamo nei giornali di Venezia, del 10:

Ieri ebbe luogo la riunione delle varie Rappresentanze della regione veneta, raccoltesi nel palazzo della Provincia, per iniziativa di questa Deputazione provinciale, onde studiare quali fossero i rimedii migliori ai lamentati inconvenienti, anche postali, prodotti dal nuovo Orario delle Ferrovie. In detta riunione fu deliberato di instare presso le Autorità competenti per le seguenti necessarie modificazioni all'Orario medesimo:

1° Sollecitare il treno misto N. 257, che parte da Trieste per Udine alle ore 5,10 pom., in modo che arrivi a Udine prima delle ore 8,28 pom., perchè vi sia la coincidenza col treno 29, che parte da Udine a quell'ora ed arriva a Venezia alle ore 11,20 pom;

2° Ristabilire fra Venezia e Trieste il treno, che nel vecchio Orario portava il N. 258, e che partiva da Venezia alle ore 10,20 pom. ed arrivava a Trieste alle ore 7,48 ant., e ciò in sostituzione dell'ammissione di passeggieri nel treno attuale N. 260, che parte alle ore 8,20 pom. per Conegliano;

4° Chiedere, tanto nel treno N. 29 da Udine a Venezia, come nel treno N. 30 da Venezia ad Udine, una brevissima fermata a Casarsa;

4° Abbisognare le provincie di Venezia e di Treviso di un treno, sia pure misto, il quale parta da Treviso nell'intervallo di 8 ore, che passa fra il treno N. 253 ed il treno N. 255.

Ferrovie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 5 corr., incaricò i deputati provinciali Massa, Borella e Frescot di conferire coi delegati delle altre Provincie finitime, per gli accordi preliminari relativi alla costruzione delle ferrovie di terza categoria, che interessano la Provincia.

Tramways a Biella. — Leggiamo nel *Corriere* di Biella:

Siamo in grado di informare in modo certo i nostri lettori, che la *Società Belga* ha preso incarico per la costruzione d'una linea di *tramways* da Biella alla Balma nella Valle di Andorno, passando per Tollegno e Miagliano; e di un'altra da Biella a Valle Mosso, per Cossato.

Tramways di Genova. — Nei giornali genovesi si legge:

La Società francese del *Tramway* ha messo in circola-

zione un carrozzone di nuovo modello, contraddistinto col N. 86.

Ampio, comodissimo, offre anche dei posti al coperto sui terrazzini anteriori e posteriori, avendo essi dei ripari laterali a vetri.

Altri cinque carrozzoni di questo modello stanno per essere ultimati nello Stabilimento di Sampierdarena, come quello già posto in esercizio.

Ferrovie San Benedetto-Ascoli e Fermo-Amandola. — Leggiamo nel *Popolo Romano*, del 9:

Una deputazione della Provincia di Ascoli si è presentata al Ministro dei lavori pubblici per ottenere alcune facilitazioni nella costruzione del tronco da S. Benedetto ad Ascoli e di quello da Fermo all'Amandola.

In quanto al primo, l'on. Baccarini ha dichiarato che pei tronchi destinati a congiungere con una rete principale i capoluoghi di provincia, ha dato ordini precisi agl'ingegneri incaricati degli studii, perchè il Ministero possa con certezza far principiare coi primi di gennaio i movimenti di terra.

In quanto al secondo, pel quale i Corpi interessati avrebbero già stipulata una Convenzione con un privato, l'on. Baccarini ha dichiarato che il Ministero non vuole e non deve entrare fra i privati, ai quali vengono date le concessioni dai Consorzii.

Se la Provincia vuol assumere la responsabilità di antistare la quota che spetta al Governo per legge, il Ministero non pone alcuna difficoltà a che venga approvata la concessione alla Provincia stessa, lasciandole ampia libertà di provvedere alla costruzione nel modo che reputerà più conveniente ai propri interessi.

Insomma, il Governo fa le concessioni alla Provincia, e ritiene responsabile la Provincia.

È un criterio giustissimo. Vuol dire che le Provincie devono ben riflettere a chi danno le concessioni, premunendosi di tutte le garanzie indispensabili a tutelare completamente gli interessi degli amministrati da qualunque eventualità.

Per la ferrovia Fermo-Amandola, è precisamente il caso. Il Consiglio provinciale vi rifletta, e il Ministero degli interni procuri, per tali deliberazioni, di tenere gli occhi aperti.

Ferrovia del Vesuvio. — Leggesi nella *Riforma*:

Giovedì ultimo, il Consiglio di amministrazione ed altri rappresentanti della Società ferroviaria del Vesuvio presso Napoli, nonchè varii invitati, visitarono i lavori della ferrovia, e poterono percorrere in vettura la intera strada, compiuta in soli tre mesi, per opera dell'ingegnere Dall'Ongaro, che ne diresse i difficili lavori, e già aperta al regolare traffico: la quale strada permette di spingere alacremente l'impianto, dai piedi del cono al cratere, del piano funicolare, i cui lavori sono diretti dall'altro bravo ingegnere Olivieri, autore del progetto ed inventore del sistema adottato e già in corso di esecuzione.

Tutte le opere accessorie. come scuderie, ecc., sono quasi compiute; la intera ferrovia sarà presto un fatto, e potrà essere una vera risorsa per la città.

La Commissione restò assai soddisfatta dello stato generale dei lavori; ed al banchetto offertole dalla Direzione della impresa, nei locali del nuovo Caffè, furono espresse le più grandi felicitazioni agl'ingegneri ed anche al concessionario della ferrovia, signor Obblieght, che adempì ottimamente gli obblighi assunti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta d'Uri* rettifica la notizia da lei data relativamente all'ultima verifica del tunnel del Gottardo, nel senso che questa operazione venne fatta soltanto dalla parte di Göschenen (più tardi avrà luogo anche dalla parte di Airolo), e che nessuno dei membri della Direzione vi assistette.

Al tempo stesso, la *Gazzetta d'Uri* annuncia che il risultato di questa operazione constatò che nella galleria di direzione v'ha una deviazione di soli 4 millimetri.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 17.70, dal lato di Airolo m. 28; in totale m. 45.70, cioè m. 6.50 in media giornaliera.

Restano da parforare m. 613.70.

Terreno tenero a Göschenen: fu necessaria l'armatura.

— Leggesi poi nella *Gazz. Ticinese*, del 6:

Dal messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale, concernente il budget del 1880, si rileva che il cordone telegrafico composto di sette fili, da disporsi lungo il tunnel del Gottardo, importerà la spesa di fr. 110,000. Questa spesa però non sarà sostenuta soltanto dalla Confederazione, poichè la Società della ferrovia, avendo naturalmente bisogno di due o tre fili per il servizio telegrafico della linea, vi concorrerà certamente in modo equo.

La linea per il Gottardo ha una speciale importanza per il gran numero dei dispacci che vi passano, costituendo essa il punto di transito della corrispondenza fra l'Italia e la Germania, o meglio fra il nord ed il sud dell'Europa. Quindi è necessario, sia nell'interesse delle Amministrazioni telegrafiche estere, sia più specialmente per il grandissimo interesse che ha per la Svizzera, che si faccia di tutto per assicurare questa importantissima linea contro gli inconvenienti climaterici.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio federale, nella seduta del 5 corr. ha incaricato il Dipartimento delle poste e ferrovie di condurre le trattative fra il Comitato della Società promotrice di una ferrovia locale sulla sponda destra del lago di Zurigo, e la Ferrovia Nord-Est, concernenti le differenze sollevate circa gli orarii e le tasse per il trasporto delle merci a mezzo dei piroscafi.

— Una variazione dell'art. 3 della concessione per la ferrovia Winkeln-Appenzello venne raccomandata all'accettazione dei Consigli legislativi, nel senso che la sede della Società (per le ferrovie svizzere locali) debba eleggere, per le Imprese dipendenti dalla concessione, anche un domicilio in Appenzello ed in S. Gallo.

Ferrovie francesi. — In seguito a domanda dell'Amministrazione delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo, quella delle ferrovie dell'Alta Italia ha modificato l'orario dei suoi treni diretti 27 e 28, allo scopo di metterli in corrispondenza a Ventimiglia col treno celere n. 5, che giunge a quella Stazione alle ore 5.56, proveniente da Marsiglia; e col treno celere n. 10, che parte da Ventimiglia nella direzione di Marsiglia alle ore 11.10 ant.

In tali condizioni, la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo non esitò a prolungare i detti treni celeri da Nizza a Ventimiglia, senza pregiudizio dei treni omnibus in ambidue i sensi, che finora assicuravano, sullo stesso percorso, il prolungamento dei treni 5 e 10, durante l'inverno. Sono adunque in realtà due nuovi treni stabiliti sulla detta sezione.

Considerato l'itinerario dei treni diretti italiani 27 e 28, che servono a Genova ed a tutta l'Italia meridionale, è appena necessario segnalare gl'incontestabili vantaggi che può ritrarre il pubblico dalla misura presa dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo. Infatti, facilitando pure le relazioni internazionali tra la Francia e l'Italia, codesta disposizione offre un nuovo mezzo di comunicazione celerissima tra i due paesi, e non può che svilnppare l'amore dei lunghi viaggi, che si va sempre più manifestando.

— L'Amministrazione delle ferrovie del Mezzodì fu in questo momento costruire delle nuove vetture di 1ª classe, d'un modello più grande delle antiche, allo scopo di migliorare i servizii dei treni celeri.

Siccome però le piastre girevoli non hanno che m. 5.50 di diametro, mentre le nuove vetture devono aver 5 m. di scartamento tra gli assi, così sarà necessario costruire, nelle varie Stazioni della rete, delle piastre speciali e nuovi binarii di scambio.

Accidente in Francia. — Giorni sono, il treno espresso da Berlino a Parigi, in seguito allo sbaglio di

uno scambiatore, ha urtato contro un treno-merci fermo dinanzi alla Stazione di Aix-la-Chapelle; la macchina deviò, e i due ultimi vagoni del convoglio, montando l'uno sull'altro, furono interamente infranti.

Fortunatamente non si ebbe a deplorare alcun morto; ma lo spavento fu generale. Parecchie persone dell'alta società russa si trovavano nel treno: fra le altre la principessa Olga Troubetzkoi, moglie dell'addetto militare all'Ambasciata russa a Parigi, uno dei principi Galitzin, ed il generale conte Levarchof, aiutante di campo dell'Imperatore.

Il treno giunse alla Stazione del Nord ad un'ora dopo mezzodì, cioè con 4 ore di ritardo.

Ferrovia dell'Arlberg — Il *Fremdenblatt* di Vienna annuncia che si lavora con attività all'elaborazione dei progetti di massima di questa ferrovia, in modo che l'affare possa essere presentato prossimamente al Reichsrath. La linea dovrà essere costrutta come ferrovia dello Stato, ed esclusivamente dallo Stato austriaco. Non si pensa, dice il *Fremdenblatt*, a sussidii di Stati esteri, come si è fatto pel Gottardo, attesochè il Ministro del commercio non è disposto a compromettere, per qualche milione di franchi, la libertà della tariffa e l'indipendenza dell'esercizio: cosa che sarebbe inevitabile, qualora vi fosse una partecipazione straniera nelle spese di costruzione. Anche all'Ungheria non sarà chiesto nulla, quantunque sia evidente che la linea avrà una importanza per gl'interessi economici ed agricoli di questo paese.

Oltre alla Camera di commercio di Trieste (vedi numero precedente del *Monitore*), anche quella di Vienna ha rivolto la sua attenzione sopra questa questione; il cons. Naschauer ha presentato un rapporto molto dettagliato, concludente a che la Camera insista presso il Governo per sollecitarne la soluzione. D'altra parte, non si crede dover raccomandare l'adesione alla proposta della Camera di Klagenfurt affinchè questo oggetto sia trattato come un affare comune tra la Cis e la Trans-Leitania; e così pure alla proposta della Camera d'Innspruck di costrurre il tunnel dell'Arlberg a fondo perduto.

Ferrovie tedesche. — Fu già annuziato che il Ministro delle finanze di Prussia ha presentato alla Dieta un progetto di legge relativamente al riscatto delle ferrovie di proprietà privata. Il progetto autorizza il Governo a prendere in mano l'amministrazione e l'esercizio delle reti appartenenti alle Compagnie di Berlino-Stettino, Magdeburgo-Halberstadt, Annover-Altenbeken e Colonia-Minden, conformemente ai contratti stipulati con queste Compagnie, ed a pronunciare lo scioglimento delle Compagnie stesse. Il pregetto autorizza in pari tempo il Governo a procurarsi i fondi necessarii per quest'operazione, per mezzo di un'emissione di titoli di rendita, sia pel rimborso e conversione in fondi dello Stato delle Azioni ed Obbligazioni emesse dalle diverse Compagnie, le quali ammontano a 737,114,700 marchi, sia pel compimento delle linee in costruzione od in progetto nelle reti recentemente acquistate, sia pel pagamento di diverse indennità.

Per quel che riguarda il riscatto, sono da notarsi due fatti recenti: cioè il rigetto, da parte della seconda Camera d'Assia, del progetto di riscatto della ferrovia di Mein-Weser, e da parte degli azionisti della linea Berlino-Anhalt delle proposte analoghe fatte dal Governo prussiano.

Un altro progetto presentato alla Dieta concerne l'ampliamento della rete delle ferrovie dello Stato, e regola inoltre la partecipazione dello Stato prussiano all'esercizio di parecchie linee di proprietà privata. Per questo progetto si richiede una spesa di 51,618,000 marchi.

Per realizzare i suoi piani e per coprire il *deficit* del bilancio, il Governo prussiano dovrà contrarre dei prestiti per l'ammentare di altri 900 milioni di marchi.

— Nella sedute dell'8 corrente alla Camera dei deputati, discutendosi il bilancio pel 1880, il Ministro dei lavori pubblici sostenne il progetto di riscatto delle ferrovie da parte dello Stato. Egli dichiarò che le ferrovie non devono essere un'impresa industriale, ma una istituzione utile a tutto il paese. Aggiunse che le ferrovie sono della massima importanza dal punto di vista della difesa del territorio. Egli fece notare che il reddito delle ferrovie per lo Stato non entra che in seconda linea, e che le ferrovie non devono essere un fine, ma un mezzo per raggiungere questo fine.

Rispetto alle tariffe, il Ministro disse che, anche su questo punto, non si deve pensare che al bene del paese; che i prodotti stranieri non devono esser privilegiati; e che le ferrovie devono cessar di servire alla speculazione per ricominciare a servire il paese.

Rispondendo poi al sig. Wirchow, il Ministro dichiarò esser impossibile trovare nel progetto relativo alle ferrovie le idee rivoluzionarie che quel deputato crede vedervi. Aggiunse che il Governo si oppose energicamrnte a qualunque idea rivoluzionaria, in qualunque punto si è manifestata.

Se il sig. Wirchow chiede la soppressione del sistema governativo, ed in particolare del Cancelliere dell'Impero, l'espressione di codesto desiderio non eserciterà alcuna influenza sulla grande maggioranza della nazione. Questo attacco è tanto più ingiusto, in quanto il Cancelliere rese grandi servigi al popolo tedesco.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nel *Diritto*, del 4:

Giorni sono, abbiamo parlato del nuovo ingresso della villa Colonna, a ragione, crediamo, biasimandolo insieme all'Ufficio d'edilizia municipale, a cui lo si deve; torniamo oggi al Quirinale, per dire qualcosa del palazzo della Direzione del Genio militare.

La parte dell'ex-convento di S. Silvestro al Quirinale, che si trova quasi a contatto colla villa Colonna, verrà quanto prima in certo qual modo riedificata e portata sulla linea dell'altra parte maggiore.

A tal uopo è già stata conchiusa la relativa Convenzione tra il Municipio e la Direzione del Genio militare. Quello offre, per parte sua, la somma di L. 40,000; il Ministero della guerra gli altri mezzi necessarii per l'esecuzione dei lavori. La Direzione del Genio militare ha accettato e inviato lo schema di Convenzione al Campidoglio, ov'è stato accettato, mediante lievi modificazioni.

Ora che si è adempiuto alle solite formalità, alla Direzione del Genio militare sono incominciati gli studii per il progetto di costruzione della parte di fabbricato che manca e prolungamento della facciata. Noi ci auguriamo che gli studii non durino molto, che i lavori vengano intrapresi presto, affinchè, il progetto eseguito, si abbia una sede per la Direzione del Genio militare, se non monumentale, almeno elegante nella sua semplicità, e che valga a compensarci, sia pure in piccola parte, dei tanti e madornali spropositi, in fatto di estetica, commessi nelle adiacenze dal Municipio.

E che questo lo si possa ottenere, noi lo speriamo; nè la nostra speranza dirà infondata chi sappia che a direttore del Genio militare v'è ora il colonnello marchese Luigi Durand De La Penne, tanto buon militare, quanto provetto e valente in fatto di progetti e costruzioni di pubblici edificii.

— La *Libertà*, del 10, scrive:

Dal 1870 in poi, si è parlato spesso di costruire una galleria, del genere di quella di Milano, e si designarono varie località, e si esposero piani e disegni di opere monumentali; ma, dopo un primo periodo di curiosità, di tentativi, di studii, i progetti furono man mano abbandonati come ineseguibili.

La causa prima di quest'abbandono risiedeva certo nella troppa vastità dei progetti, che richiedevano spese enormi, mentre è ancor forte il bisogno di opere di maggiore necessità ed utilità. Il nuovo progetto, che abbiamo sott'occhio, è molto più pratico.

La galleria partirebbe dall'angolo di via della Missione, e seguirebbe fino a piazza San Lorenzo in Lucina, percor-

rendo un tratto rettilineo di 260 metri. La larghezza totale sarebbe di 30 metri, 10 dei quali rimarrebbero ad uso di pubblico passeggio, mentre i 10 altri per ciascun lato sarebbero occupati da botteghe. L'altezza della vôlta a cristalli sarebbe di 15 metri nel centro, e le botteghe avrebbero quindi un primo piano ed un mezzanino, che potrebbe servire per alloggi od altro. I due ingressi avrebbero forme esagonali e due altri esagoni verrebbero tracciati lungo il percorso onde rendere più elegante il fabbricato.

La Società intrapenditrice farebbe il lavoro a tutto suo rischio; ma vorrebbe che il Municipio concorresse alle spese di espropriazione per quella parte di suolo pubblico che verrebbe a guadagnare, assumendosi poi la spesa dell'illuminazione, come per qualsiasi nuova strada che venisse aperta.

Veramente, il Municipio potrebbe rispondere che esso non ha veruna intenzione, nè sente il bisogno di aprire quella nuova strada; e che quindi, se una Società privata vuol fare una speculazione, non incombe ad esso verun obbligo di concorrervi. Ma è giusto tener conto della nuova proprietà tassabile, che con questa costruzione si procura, sia per parte della Società stessa, che degli affittuarii; ed anche un poco del benefizio che se ne avrebbe, dando alla città un luogo di ritrovo, di cui manca assolutamente nella stagione invernale.

Non è qui il caso di determinare in quale misura sia giusto accordare il contributo municipale, nè la forma sotto cui deve esser dato; ma crediamo che il Municipio possa, senza alcun danno, ed anzi procacciandosi nuovi cespiti per l'avvenire, facilitare il compimento di un'opera di pubblica utilità.

Sappiamo che il progetto tecnico di questo lavoro, insieme alla domanda di contributo, ecc., è stato presentato già al Sindaco da qualche mese, e che l'Ufficio d'arte sta tuttora studiando su di esso per darne un parere, mentre l'Impresa costruttrice fa inutili pratiche per avere una risposta.

Via, un po' di sollecitudine non farebbe male; tanto più che la questione non è molto difficile a risolversi, e non presenta nessuna di quelle astruserie, vere od apparenti, che giustificano i lunghi ritardi.

Palazzo delle Belle Arti in Roma. — Nella seduta del 7 di sera, il Consiglio comunale di Roma, discusse la questione, ormai rancida, del Palazzo di Belle Arti, da costruirsi in via Nazionale col concorso del Comune, della Provincia e del Governo.

La Giunta proponeva la seguente risoluzione:

« Il Consiglio, considerato che, in seguito all'essersi stabilita in lire 1,400,000 la spesa per la costruzione del Palazzo dell'Esposizione nazionale permanente di Belle Arti in Roma, secondo il progetto del signor architetto Piacentini, il Comune può impegnarsi alla costruzione dell'intero edificio, salve le riduzioni fatte al preventivo dall'Ufficio tecnico municipale; e ritenuto che alla somma anzidetta abbiano a concorrere per un quarto il Governo e per un quarto la Provincia di Roma, approva il maggior concorso di L. 200,000 per parte del Comune, ferma rimanendo nel resto la deliberazione consigliare 28 dicembre 1877 ».

Dopo alcuni schiarimenti chiesti del consigliere Placidi e dati dal Sindaco, tale proposta fu approvata quasi all'unanimità.

Lago di Garda. — Leggesi nella *Gazzetta di Mantova*, del 7:

Nel giorno 4 corr., l'intera Commissione del Garda fu a Peschiera, e visitò l'emissario del Garda, nel tronco superiore, colla scorta dei progetti relativi, onde riconoscere lo stato attuale delle cose in confronto a quello d'altra volta, e con riguardo alle opere proposte dalla precedente Commissione.

In modo particolare furono ispezionate le località Campostrini e Salionze.

Nel giorno 5, la Commissione si è riunita in Verona, in una delle sale della Deputazione provinciale.

I Commissarii nostri esposero che le opere già fatte facilitano — per quanto in lieve misura — l'efflusso del Garda, e che tale facilità d'efflusso andrebbe ad aumentare col completamento delle opere proposte dalla precedente Commissione; giustificarono i timori dei Mantovani, specialmente avuto riguardo allo stato già infelice in cui si trovano, ed alla importanza degl'interessi che sono in giuoco nella quistione di cui si tratta. Aggiunsero non bastare a togliere tali timori gli studii, per quanto pregevolissimi, fatti dalla precedente Commissione.

Ne seguì lunghissima ed efficace discussione, che pose in rilievo una concordia ammirevole di tutti i Commissarii nel riconoscere doversi amichevolmente unire gli sforzi di tutti onde studiare il modo di regolare gli efflussi del Garda, a sollievo dei rivieraschi, senza danno degl'inferiori.

Ed avendo qualcuno dei Commissarii domandato alcuni giorni di tempo onde studiare il difficile quesito, venne ad unanimità deliberato di aggiornare la discussione al 13 corrente.

Mostra di macchine agrarie. — A promuovere l'uso progressivo delle piccole trebbiatrici a vapore, come quelle che sono riconosciute le più adatte ai territorii accidentali ed alle piccole e frazionate proprietà, avrà luogo nel prossimo anno 1880, nella città di Perugia, una Mostra internazionale delle macchine anzidette, l'ordinamento della quale verrà affidato al Comizio agrario di quella provincia.

La Mostra verrà aperta al primo luglio del surriferito anno; ed oltre ai due premii che verranno assegnati dal Governo, consistenti il primo in una medaglia d'oro e nell'acquisto, per parte del Ministero di agricoltura, industria e commercio, di due esemplari della trebbiatrice premiata, ed il secondo in una medeglia d'argento, e nell'acquisto come sopra, ma di un solo esemplare, il Comizio Agrario della provincia di Perugia ha in animo di conferirne altri per quei proprietarii che abbiano già da qualche tempo in uso simili macchine.

Il programma di questo concorso o Mostra ed il regolamento relativo saranno resi quanto prima di pubblica ragione.

Museo industriale di Torino. — Il *Diritto*, del 10, dice che, sulla proposta della Giunta direttiva del regio Museo industriale di Torino, dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, col consenso di quello dei lavori pubblici, sarà affidato il temporaneo incarico dell'insegnamento speciale di meccanica applicata a macchine tecniche nel suddetto Museo industriale, al signor G. Bertoldo, ingegnere presso le Ferrovie dell'Alta Italia.

Concorsi — È aperto un concorso per la nomina di un professore ordinario alla cattedra di metallurgia ed a quella di disegno ornamentale industriale, vacanti nel R. Museo industriale italiano in Torino, a ciascuna delle quali è annesso lo stipendio di lire 5000.

Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione al concorso dovranno essere presentate al Ministero di agricoltura, industria e commercio in Roma, non più tardi del giorno 20 del corr. mese di novembre.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica, e sulla loro vita scientifica od artistica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

— È pure aperto il concorso per la nomina di un professore straordinario alla cattedra di geologia e mineralogia, vacante nella R. Scuola d'applicazione per gl'ingegneri di Torino.

Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande d'ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero di pubblica istruzione entro il giorno 10 del mese di dicembre p. v.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

Non sono ammessi i lavori manoscritti. Conviene che le pubblicazioni siano presentate in 5 esemplari, acciò si possano distribuire simultaneamente ai componenti la Commissione.

Gran Carta d'Italia. — Nel corrente mese l'Istituto topografico militare incomincierà la pubblicazione della gran Carta topografica d'Italia, alla scala 1: 100000, della quale fu decretata la costruzione colle leggi del 10 agosto 1862, 29 giugno 1875 e 30 maggio 1878.

Detta Carta comprenderà 277 fogli, ognuno dei quali è limitato da due meridiani che distano di 30 longitudine, e da due paralleli che distano di 20' in latitudine e comprende una supurficie media di 1400 chilometri quadrati.

La rappresentazione del terreno è in nero, a curve orizzontali equidistanti 50 metri, con tratteggio a luce zenitale, rinforzato, ove occorre, nelle vette delle montagne. La Carta è riprodotta col procedimento di fotoincisione del generale Avet, acquistato per recente legge dall'Istituto topografico militare.

Le Casse di risparmio postali — Dal resoconto sommario pubblicato testè nella *Gazzetta Ufficiale* risulta che a tutto il mese di settembre vi erano nel regno 3236 Ufficii postali autorizzati ad operare come succursali della Cassa centrale di risparmio; e che il numero dei depositi era di 890,112 e di 307,459 il numero dei rimborsi.

A 236,734 ascendeva il numero dei libretti emessi, ed a 17,702 quello degli estinti.

Rimanevano in corso num. 219,032 libretti.

Il movimento dei fondi era rappresentato a tutto settembre dalle seguenti cifre: importo dei depositi L. 52,066,922.28, interessi capitalizzati L. 402,520.56, somma complessiva dei depositi e degli interessi L. 52,409,442,84, importo dei rimborsi L. 30,112,289.53, residuo del credito dei depositanti L. 22,357,153.31.

Ufficii telegrafici. — Il 2 corrente, in Occimiano (provincia di Alessandria) ed il 5 in Dovadola (provincia di Firenze), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Illuminazione a gas dei vagoni. — L'illuminazione delle vetture ferroviarie costituisce una quistione complessa, la quale ha già ricevuto varie soluzioni. Di una affatto recente troviamo menzione in un opuscolo, stato pubblicato in occasione dell'ultima Mostra mondiale. Si tratta di un sistema di illuminazione a gas, ideato dal Sig. Pintsch, ed il quale fu esperimentato in una sezione della ferrovia Metropolitana di Londra, e sopra alcune linee della Germania e della Russia.

Il sistema Pintsch consiste essenzialmente nell'impiego del gas compresso, il quale viene estratto da diverse sostanze e custodito in serbatoj collocati sotto ciascuna vettura; da questi è condotto ad alimentare la fiamma, alla quale arriva sotto una pressione costante ottenuta col mezzo di uno speciale regolatore.

Il gaz estratto dal litantrace non può vantaggiosamente impiegarsi per questo scopo, poichè esso male si presta alla compressione, e possiede un potere illuminante relativamente debole. Il gaz impiegato viene invece ottenuto distillando entro storte di ghisa, convenientemente disposte in apposita forma, il grasso, i residui del petrolio, gli olii di schisto, ecc. Il gaz viene poscia depurato: cosa questa assai importante, e la quale impedisce la formazione dei depositi nei tubi e nei serbatoj; quindi, dopo avere traversato un contatore, viene compresso successivamente da due pompe di differenti diametri, le quali lo portano alla pressione di 10 atmosfere.

I serbatoj, nei quali il gaz viene così compresso, sono dei cilindri di lamiera, collocati sotto ai vagoni parallelamente agli assi: ve ne sono due per ogni vettura. Tale disposizione sembrò preferibile a quella di un serbatoio unico per l'intiero treno: essa infatti si presta incomparabilmente meglio alle variazioni che si possono apportare al treno durante il suo tragitto; ed in caso di rottura della tubulatura, non vi è da temere che una parte dei viaggiatori rimangano all'oscuro. Ad una estremità del vagone, il serbatoio comunica col regolatore (se vi sono due serbatoj, essi comunicano insieme, e non hanno ufficio distinto); questo regolatore, analogo nel suo principio ad altri apparecchi di simil genere, ha per effetto di mantenere invariabile la pressione nelle tubulature, qualunque sia quella che esiste nel serbatoio. Tali tubulature, di un diametro dai 6 ai 7 millimetri, sono collocate sul letto dei vagoni e comunicano colle lampade, la forma delle quali, per quanto assai variabile, pare sia stata assai bene studiata per quelle impiegate dal sig. Pintsch. Si può assai facilmente diminuire lo splendore della flamma, e ciò è molto utile quando è necessario di rischiarare i vagoni anche di pieno giorno nel passaggio di lunghe gallerie.

Il costo d'impianto dei forni, storte a gaz, condensatori ecc. è valutato di L. 75,000. Con un lavoro di 10 ore, la produzione può elevarsi a 100 o 120 metri cubi di gaz al giorno, secondo le sostanze sottoposte alla distillazione. Questa quantità è sufficiente pel consumo di un becco durante 5,000 ore. Se invece la distillazione si attivasse durante tutte le 24 ore di una giornata, si potrebbe provvedere a 12,000 ore di consumo di un becco.

Le esperienze fattesi sulla ferrovia Metropolitana di Londra (le quali hanno pure determinato l'adozione del sistema, tanto su quella linea, quanto sulla Great Eastern, ove è applicato a 250 vetture) hanno somministrato i seguenti elementi pel calcolo del costo unitario.

Due treni circolanti sul tronco di Saint-John's Wood furono illuminati col sistema in parola. Ora, dall'8 al 28 aprile 1876 la quantità di gaz da essi consumata fu di metri cubi 320.

Le spese furono le seguenti:

Olio, litri 605 a L. 0,21 il litro	125,72
Combustibile, chilogr. 2245 a L. 2,45 al quintale.	55,26
Fuochisti, giornate 10 1/2 a L. 5,00.	52,50
Totale L.	233.48

D'altra parte, alla stessa epoca (20 a 29 aprile) l'illuminazione corrispose ad ore 4,293 di un solo becco, ed il consumo fu di metri cubi 72,70 di gaz. Ne segue che la spesa per becco e per ora sarebbe stata di L. 0,012 soltanto, costo notevolmente inferiore a quello che si sarebbe verificato coll'olio. *(Annales des Ponts et Chaussées).*

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Provvedimenti contro la filossera.

Si porta a conoscenza del pubblico, che il Ministero di agricoltura, industria e commercio del Regno Ungarico, allo scopo di impedire la introduzione della filossera, con decreto 2 ottobre 1879, riportato nel N. 240 del 13 successivo della *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia*, ha ordinato sia vietata sino a nuovo ordine la introduzione dall'estero nel Regno d'Ungheria d'ogni sorta di viti, tanto in buccia, quanto sbucciate, si fresche che secche, non meno che delle barbe e foglie della vite, anche di quelle usate per imballaggio di effetti e mercanzie.

Così pure un recente decreto del Ministero d'agricoltura, industria e commercio di Vienna ha vietato l'importazione in Austria di radici di vite, tralci della vite, legno, foglie e di tutte le parti della vite, tanto verdi che secche, ad eccezione delle uve. Sono altresì vietati gli imballaggi fatti con residui della vite, e l'assicurazione di fusti con fasci di vite secche.

In dipendenza pertanto di siffatti divieti d'importazione nell'Austria-Ungheria, non saranno accettate spedizioni che in qualunque modo fossero in contravvenzione ai decreti summenzionati, avvertendo, ad ogni modo, che le conseguenze tutte che nascer possono dall'inadempimento delle succitate dispozioni, dovranno essere sopportate esclusivamente dai mittenti, non potendo quest'Amministrazione assumersi qualsiasi responsabilità per i trasporti di cui si tratta.

Trasporti bestiame e di carbone in servizio diretto italo-francese.

Si reca a pubblica notizia che le Strade ferrate da Parigi a Lione ed al Mediterraneo hanno introdotte alcune modifica-

zioni nei prezzi da applicarsi, per la percorrenza francese, ai trasporti di bestiame, di cui alla tariffa speciale interna Parigi-Lione-Mediterraneo, n. 11, a piccola velocità; e nella tariffa speciale comune n. 9, piccola velocità, per trasporti di carbon fossile, coke, antracite e mattonelle di carbon fossile. I nuovi prezzi entreranno in vigore il 10 corrente.

Milano, 6 novembre 1879.

La Direzione dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella passata settimana, affari quasi nulli nei valori ferroviarii; le Azioni della Società delle Meridionali da 406 caddero a 404, e riebbero il prezzo di 407; le Obbligazioni relative si aggirarono sul 281 al 281.75. I Boni invariati a 599.

Le Sarde, della serie A, diedero il prezzo di 288.75; le altre della serie B, quello di 292.25; le nuove, trattate con deferenza, ora a 266, ora a 265.75.

Le Pontebbane negoziate a 440 — L'Alta Italia a 295.75 — Le Centrali Toscane a 451 — Le Romane a 131 e 134 — Le Vittorio Emanuele a 297.

A Parigi, le Lombarde tenute a stento sul 173 al 172; le Obbligazioni sul 256 e 258; le Vittorio Emanuele sul 260 e 265; le Azioni Ferrovie Romane 113 e 117; le Obbligazioni a 301 e 310.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Reggio-Calabria (1870) — 27ª Estrazione del 1° novembre 1879:

50869	vinse franchi	15,000	53850	vinse franchi	200
1169	»	400	53899	»	200
31302	»	300	56179	»	200
88970	»	300	57836	»	200
46780	»	250	69803	»	200
104000	»	250	81394	»	200
108218	»	250	82216	»	200
20713	»	200	84487	»	200
40601	»	200	89792	»	200
52180	»	200	98148	»	200

(Seguono le Obbligazioni rimborsabili in fr. 120).

CONVOCAZIONI

Società cooperativa di consumo fra gli agenti delle Strade Ferrate dell'Alta Italia — L'assemblea generale delli 8 corrente essendo andata deserta per difetto del numero legale dei soci, avrà invece luogo la sera di sabato 15 andante, alle ore 8 precise, nello stesso locale (Magazzino merci G. V. della Stazione di Porta Nuova, lato arrivi).

Avvisi d'Asta

Il 18 corrente, presso la Deputazione provinciale di Bergamo, si terrà un'asta per l'appalto delle strade provinciali foresi, diviso in 3 lotti: 1° Strada di Valle Seriana Inferiore, da Borgo Santa Caterina a Clusone della lunghezza di metri 26,488, per la presunta somma di L. 14,400; 2° Strada di Valle Seriana Superiore, dal Ponte della Selva a Bondione, della lunghezza di m. 22,762, per L. 7,400; 3° Strada di Valle Borlezza, da Clusone al bivio di Poltragno, della lunghezza di m. 17,353, per L. 4,400. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto giugno 1888. L'appalto potrà anche essere cumulativo. Deposito pel 1° lotto L. 4800, pel 2° 2400; pel 3° 1400 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Venezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della quinquennale manutenzione dell'argine di conterminazione lagunare, capisaldi, ecc., sul prezzo di L. 47,655.71, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso le Prefetture di Venezia e Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un faro di scoperta di 2° ordine ed edifizii annessi, da erigersi nel sito detto Punta Maistra, per la presunta somma di L. 220,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 11,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 22,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 38,000 ottone in lamiera mezzana, pel complessivo importo di L. 98,800. Consegna alla suddetta Direzione entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 9900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la quinquennale manutenzione dei fabbricati idraulici e sponde dei fiumi e canali di Trevisana e Friulana navigazione, e relative vie alzaie, in diminuzione dell'importo di L. 79,994.52, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di difesa frontale ai Froldi uniti Chiesa e Diga Superiore in Pontelagoscuro, alla destra del Po, della lunghezza di m. 526, per il presunto importo di L. 163,718. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito interinale L. 6000 in numerario o biglietti della B. N.

— Nello stesso giorno presso il Municipio di Pescosansonesco (prov. di Teramo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Pescosansonesco al confine di Castiglione a Casauria, per il presunto importo di L. 50,500. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 5000.

— Sino alle ore 3 pom. dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un magazzino, con soprastante casermetta, e due tettoie nel fabbricato di San Calisto in Roma, in diminuzione dell'importo di L. 63,303.50, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 6500 in contanti o rendita D.P.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada comunale obbligatoria dall'abitato di Barge al confine con Paesana, della lunghezza di m. 5187, per il presunto importo di L. 71,197.50. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2000, idem.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistematica difesa, con buzzoni a nucleo di ciottolo e scogliera di sasso calcare duro delle Cave Veronesi, della sponda interna del tratto dell'argine destro del Po, detto Froldo Mantegazza, in Comune di Sermide, per la presunta somma di lire 234,662.89. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 40,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale escavazione del porto di Ancona, compreso il canale intorno all'antico Lazzaretto, ora Magazzini generali, per la presunta complessiva somma di L. 832,000, nonchè alle urgenti riparazioni al materiale effossorio esistente nel porto stesso, per la presunta somma di L. 46,621.91. Lavori da eseguire entro 5 mesi. Deposito interinale L. 42,300 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 87,000, idem.

— Il 23 detto mese, presso il Municipio di Gravina di Puglia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di basolamento di tutte le vie interne della città, per il presunto importo di L. 219,899.50. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di allargamento della Coronella del Passo e successivi Froldi uniti Francolini e Sabbioni, a destra del Po, della lunghezza di m. 1236.50, per il presunto importo di L. 43,775. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti della B. N.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

41ª Settimana. — *Dall'8 al 14 ottobre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	467,250.51	323.13
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	409,021.72	282.86
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 58,228.79	+ 40.27
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	17,150,720.12	11860 80
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	15,908,308.87	11001.60
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,242,411.25	+859.20
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	186,249.41	161.25
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	157,505.10	137.32
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 28,744.31	+ 23.93
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.47	6,677,536.21	5,784.07
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,144.97	5,800,757.99	5,066.30
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.50	+ 876,778.22	+ 717.77

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,815,75	18,013.49	12,080.68
Piccola Velocità	7,795,67	365.30	2,041.04
Totali . . .	49,641.42	18,378.79	14,121,72

Strade Ferrate Romane

32ª Settimana — *Dal* 6 *al* 12 *agosto* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	608,152.96	18,864.28
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	509,509.15	16,033.34
Differenza (in più . . .	24	98,643.81	2,830.92
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 12 agosto 1879 .	1,671	16,875,909.22	16,456.42
Periodo corr. 1878	1,657	16,225,794.33	15,956.15
Aumento	14	650,114.89	500.27
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 agosto 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	Vicenza-Schio quantità	Vicenza-Schio importo	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità	Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,925.60	»	34,952.51	42,878.11
Bagagli e cani.	»	154.09	»	995.63	1,149.72
Merci a G.V. ..	»	664.09	»	4,305.68	4,969.77
Merci a P.V. ..	»	9,129.15	»	35,708 42	44,837.57
Introiti diversi.	»	406.03	»	592.62	998.65
Totale L.	»	18,278.96		76,554.86	94,833.82

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in tre gruppi.

ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide e ritagli di guide . . . . . Chilogr. **25,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, in guide e ritagli di guide . . . . » **1,989,000** »

GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, in cuscinetti, modelli diversi . . . . » **397,500** »

FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, lamiera di ferro in sorte, Bronzo e Rame da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **27 corrente.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 29 successivo.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 8 novembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

TORINO, 1879

Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 19 Novembre 1879 N° 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza.

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE nel 1880

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Commissione del bilancio il prospetto degl'impegni da assumere e delle somme da stanziare nel bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1880 e per le nuove costruzioni ferroviarie; e ciò in adempimento del prescritto dall'art. 32 della legge 29 luglio 1879 (*).

Ecco qualche dettaglio su tali interessanti cifre.

Il progetto è corredato da note spiegative, da allegati e da sub-allegati, per guisa che restano chiaramente espressi i concetti, dai quali è partito l'on. Ministro nel fare le sue proposte; come resta anche succintamente rivelato quanto venne operato dal Ministero per dare esecuzione a questa importantissima legge.

Il prospetto presentato ha anzitutto un quadro riassuntivo per categoria, dal quale risultano proposte a spendersi pel 1880 le seguenti somme, complessivamente fra lo Stato e le Provincie, cioè:

1ª categoria	L. 19,600,000
2ª id.	» 6,355,867
3ª id.	» 3,945,172
4ª id.	» 2,021,341
Totale	L. 31,922,380
Di cui: Contributo dello Stato	L. 29,500,000
» delle Provincie e Corpi morali	» 2,422,380
Totale	L. 31,922,382

Di questa somma si fa la seguente distinzione:

1° Come vera competenza del 1880:		
Contributo dello Stato . . .	L. 27,500,000	
Contributo delle Provincie e Corpi morali	»	1,992,680
2° Come aliquota della somma di L. 8,000,000, che doveva essere stanziata nell'anno 1879, ma non venne inscritta nel relativo bilancio definitivo	» 2,000,000	429,700
Totale	L. 29,500,000	2,422,380
Complessivamente come sopra	L. 31,922,380	

Siccome poi parecchie Provincie hanno deliberato di anticipare, oltre alla propria, anche la quota spettante allo Stato per taluna delle linee della 2ª, 3ª e 4ª categoria, così, oltre alle suddette somme di *contributo*, è proposta nelle tabelle presentate dall'on. Ministro la seguente ripartizione delle anticipazioni, cioè:

Per la 2ª categoria	L. 3,100,000
3ª »	» 2,500,000
4ª »	» 3,400,000
Totale	L. 9,000,000
Questa somma aggiunta a quella dei contribuenti ripartita per il 1880 in	» 31,922,380
si ha complessivamente per l'anno stesso il preventivo dell'importo dei lavori da eseguirsi per le nuove costruzioni ferroviarie	L. 40,922,380

Cioè:

Linee della 1ª catagoria	L. 19,600,000
» 2ª »	» 9,455,867
» 3ª »	» 6,445,172
» 4ª »	» 5,421,341
Totale come sopra	L. 40,922,380

(*) Noi non abbiamo ancora sott'occhio l'accennato prospetto ministeriale, e perciò dobbiamo limitarci a riferire i seguenti ragguagli offertici dall'*Avvenire* di Roma. —

N. B. Il presente articolo era già stampato, quando ci giunse la nostra *Corrispondenza di Roma,* a cui rimandiamo i lettori per più sicure indicazioni. (LA RED.).

Tali essendo le proposte presentate dall'on. Ministro dei lavori pubblici, non possiamo a meno di augurare che le sue previsioni si avverino; imperocchè, quando si riesca realmente nel 1880 ad eseguire in nuove costruzioni ferroviarie tanti lavori che importino la somma egregia su specificata, il paese ne ritrarrà grande beneficio, ed i tristi effetti di una cattiva annata, quale fu quella del 1879, si troveranno paralizzati e compensati dal lavoro, che Governo e Parlamento avranno procurato alle classi povere, col dare una così energica spinta alle nuove costruzioni ferroviarie, quale ci viene presagita dagli stanziamenti proposti pel bilancio del 1880.

IL BONIFICAMENTO DELLA PARTE SETTENTRIONALE
delle valli di Comacchio

Solo in questi giorni veniva distribuito il seguente progetto di legge, presentato alla Camera dei deputati, nella seduta del 21 luglio scorso, dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto coi Ministri delle finanze, e dell'agricoltura, industria e commercio, e relativo al bonificamento della parte settentrionale delle valli di Comacchio.

Ecco la Relazione ministeriale che precede il progetto:

Signori! — Un grandioso progetto per la bonificazione della parte settentrionale delle valli di Comacchio e pel miglioramento degli scoli nelle provincie di Ferrara, Mantova, Modena e Bologna, veniva presentato nel maggio 1878 al Ministero dei lavori pubblici dall'ing. Girolamo Chizzolini e dell'avv. Luigi Schanzer, i quali chiedevano che le opere relative fossero dichiarate di pubblica utilità, per eseguirle a proprie spese, con alcune agevolezze da parte del Governo, e cioè: l'esenzione temporanea dall'imposta fondiaria sull'aumento del reddito dei terreni bonificati, la franchigia doganale per la introduzione nel Regno di alcuni meccanismi, l'esenzione dalla tassa proporzionale di registro sugli atti dell'impresa, la facoltà di emettere Obbligazioni.

Dopo il favorevole parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sull'ammissibilità tecnica e sull'utilità dell'opera, fu per circa sei mesi data la maggiore pubblicità al progetto ed alla dimanda dei signori Chizzolini e Schanzer, nelle provincie di Ferrara, Mantova, Modena e Bologna. Si ebbero adesioni ed opposizioni, per le quali il Consiglio superiore medesimo, con suo voto del 3 maggio 1879, propose che l'Impresa Chizzolini-Schanzer si limitasse ad eseguire la prima parte del progetto, la bonifica, cioè, delle valli di Comacchio, delle quali era divenuta proprietaria, salvo a statuire sulle rimanenti opere pel miglioramento degli scoli della vastissima zona delle indicate provincie, quando avesse conseguito regolare mandato dai Consorzii interessati.

Al preaccennato partito si appigliarono i signori Chizzolini e Schanzer; e quindi con istanza del 7 maggio 1879, chiesero di eseguire frattanto le opere necessarie al prosciugamento artificiale ed alla riduzione a coltura di 17,000 ettari di terreni di loro proprietà nelle valli di Comacchio; le quali opere consistono: nella costruzione di un canale di navigazione fra Comacchio, Lagosanto ed il Volano pel sostegno di Marozzo; nella formazione di tutti i canali occorrenti pel prosciugamento e per l'irrigazione dei terreni posti a ponente e settentrione dei detti canali; e nella costruzione di tutte le strade, ponti ed edifizii necessarii alla completa bonificazione e riduzione a coltura dei terreni acquistati, compresi quelli di loro proprietà entro il perimetro delle Gallare.

Accertato dall'inchiesta che le opere, che si vogliono eseguire, interessano non solo la pubblica igiene, ma procurano un notevole vantaggio agrario, il Consiglio di Stato si è pronunziato favorevolmente. Egli è perciò che il Governo ha ravvisata la convenienza di aderire alla domanda dei signori Chizzolini e Schanzer, poichè le agevolezze che si domandano sono ammesse nella legislazione delle opere pubbliche, e lo Stato non fa alcun sacrifizio accordandole, ma anzi rende omaggio al principio economico, che un Governo debba, in fatto di bonifiche, aiutare nel miglior modo l'azione privata.

Il disegno di legge è composto di 7 articoli.

Coi primi due e col settimo, si dichiara la pubblica utilità della bonificazione, sotto la osservanza delle discipline che governano le opere pubbliche, e delle condizioni da imporre e da osservare nell'interesse pubblico e dei terzi.

L'articolo terzo accorda, per venti anni, all'Impresa l'esenzione d'imposta fondiaria sull'aumento del reddito, che deriverà ai terreni per effetto della bonificazione, Questa concessione trova un riscontro nella legge del 29 marzo 1873 sui Consorzii d'irrigazione, che sgrava per trenta anni dall'imposta fondiaria l'aumento del reddito di un fondo per fatto dell'irrigazione introdotta da Consorzii o dai privati. Inoltre la legge del 6 luglio 1875, n° 2606, accorda l'esenzione per venti anni dall'imposta fondiaria ai terreni bonificati del primo circondario di Ferrara: e questo caso è identico al presente.

Simili agevolezze furono, e sono accordate da altre civili nazioni, per favorire le imprese d'irrigazione, di prosciugamento, di fognature, ecc., come mezzo d'incoraggiare i capitali a volgersi a quelle industrie che hanno per risultato la maggiore prosperità del paese. Basterà citare la Francia; i legislatori francesi, non solo esentarono i terreni prosciugati dal tributo fondiario per venticinque anni con le leggi del 1° dicembre 1790, 22 frimaio anno VII e 28 giugno 1852; ma con la legge 27 luglio 1856 accordarono al Governo la somma di cento milioni di lire per raggiungere lo scopo di bonificamento.

Anche la concessione, di cui tratta l'*articolo quarto, di* assoggettare ad un diritto fisso per otto anni, *esclusa ogni* altra tassa di registro, gli atti relativi all'impresa della bonificazione, ha un riscontro nelle nostre leggi ed in quelle straniere, per promuovere e favorire le imprese che chieggono di presente grandi dispendii, e rendono frutto tardivamente.

L'articolo quinto accorda la franchigia doganale per l'introduzione dall'estero de' meccanismi ed utensili necessarii all'esecuzione dell'opera. Questo favore, ammesso in principio nella nostra legge sui lavori pubblici per le concessioni ferroviarie, trova riscontro nella legge per la concessione dei canali *Cavour*, e nell'articolo 4 della legge 29 giugno 1873, n° 1475, per la costruzione ed esercizio di alcune ferrovie nelle provincie Venete e di Mantova.

Le disposizioni che formano oggetto dell'articolo sesto, prevedute dalla legge 14 giugno 1866 per la emissione dei titoli di credito, tendono a circondare delle necessarie cautele la facoltà accordata in massima all'Impresa Chizzolini-Schanzer, di emettere Obbligazioni garantite dal proprio capitale e di quelle ipotecarie, richiedendosi che il Governo debba esaminare, ed occorrendo limitare i piani di emissione nelle proporzioni più giuste e prudenti.

Non occorrono altre parole per dimostrare che le disposizioni dello schema di legge, che ho l'onore di presentare, d'accordo coi miei colleghi delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio, sono coordinate alla nostra legislazione: esse non han bisogno di ulteriore commento, essendo per sè stesse chiare ed esplicite; epperò confido che la Camera vorrà favorevolmente accogliere le proposte, trattandosi di provvedimenti intesi a dare impulso all'agricoltura, primaria sorgente di pubblica ricchezza.

Progetto di Legge.

Art. 1. — Sono dichiarate di pubblica utilità le opere di bonificazione delle valli di Comacchio, descritte nel piano di massima 16 maggio 1878, e nella domanda 7 maggio 1879 del signor ing. Girolamo Chizzolini e dottore Luigi Schanzer, da eseguirsi, a loro cure e spese, nel termine di otto anni dalla pubblicazione della presente, sotto l'osservanza della legge sulle opere pubbliche e di quella sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Art. 2. — Il contratto di acquisto delle dette valli per parte deipredetti Chizzolini e Schanzer, redatto nelle forme regolari, sarà unito al piano particolareggiato delle opere che la Impresa deve assoggettare all'approvazione del Governo.

I limiti della bonificazione saranno descritti nel piano medesimo, dal quale dovrà pure risultare che gli attuali diritti di scolo dei terreni superiori restano illesi.

Art. 3. — L'aumento del reddito de'fondi bonificati sarà esente dall'imposta fondiaria per venti anni, a contare dal termine colla presente assegnato pel compimento delle opere.

Art. 4. — Durante il periodo di otto anni, fissato per l'esecuzione delle dette opere, è accordata l'esenzione delle tasse proporzionali di registro ed ipotecarie, e quindi sono soggetti al diritto fisso di una lira tutti gli atti che si compieranno nell'interesse del bonificamento, cioè: di concessione governativa, di costituzione di Società, di cessione delle opere, di acquisto dei terreni e stabili e successivi atti di cessione, dei contributi annui da parte dei Consorzii e Provincie interessate, di sconto delle annualità, di mutui, Obbligazioni, di certificati di pagamento, di quietanze ed assegni.

Art. 5. — È concessa la franchigia doganale per l'introduzione dall'estero dei qui appresso descritti meccanismi ed utensili, necessarii alla esecuzione delle opere, semprecchè risulti che non esistano in Italia Stabilimenti, che li possano fornire di adatta qualità e ad eguali condizioni:

a) N.° due draghe, con motrice a vapore e loro accessorii;

b) Caldaie e macchine a vapore, macchine idrovore e loro accessorii, della portata massima complessiva di mille e cinquecento cavalli;

c) N.° 16 apparecchi completi di coltivazione a vapore, costituiti ciascuno da locomotiva stradale ed attrezzi.

Dovrà però l'Impresa assoggettarsi a tutte le cautele, che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministro delle finanze.

Art. 6. — È accordata all'Impresa la facoltà di emettere Obbligazioni girabili, per un valore che non ecceda l'ammontare del patrimonio dell'Impresa medesima e dei prestiti ipotecarii da essa conceduti; ed in ogni caso, per cifra non superiore a dieci milioni di lire.

I piani di emissione dovranno essere sottoposti all'approvazione del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Nel caso che l'Impresa si costituisca in Società per azioni, non sarà ad essa applicabile, per quanto riflette l'emissione di Obbligazioni, il secondo paragrafo dell'articolo 135 del Codice di commercio.

Art. 7. — A garanzia degl'impegni assunti dall'Impresa ed a tutela degl' interessi pubblici e delle ragioni dei terzi, l'Impresa stessa depositerà nelle casse dello Stato, fra quindici giorni dalla pubblicazione della presente, la somma di lire cinquantamila, commutabile in ipoteca legale per una somma quadrupla sui beni dell'Impresa medesima.

STUDIO SULLA ORGANIZZAZIONE
delle Strade ferrate inglesi

(Dalla *Revue générale des chemins de fer*).

(Continuazione — Vedi *N.°* 46)

Il sig. Wehrmann insiste particolarmente sulle numerose constatazioni che potè fare nelle sue visite alle Stazioni di Londra, del *London and North-Western*, del *Great-Northern*, e del *London-Chatham and Dover* (Camden-Town, Kings-Cross, e Blackfriars-Bridge), circa la rapidità colla quale si eseguisce il trasporto delle merci sulle linee inglesi.

Egli dichiara che in tutte codeste Stazioni potè constatare, dall'esame dei documenti e delle etichette relative alle merci in Stazione, che queste erano state quasi tutte consegnate il giorno innanzi alle Stazioni d'origine; ed aggiunge (il che vuolsi considerare) che le Compagnie inglesi si preoccupano assai meno di noi della economia di forza motrice, cioè dell'utilizzazione della trazione: gli sforzi che esse fanno per accelerare i trasporti, e, come conseguenza, per meglio utilizzare il materiale, hanno per effetto di confinare siffatte preoccupazioni in seconda linea.

Nondimeno il sig. Wehrmann fa rilevare che la stessa celerità non è data a tutti i trasporti, e ch'essa non ha luogo che tra le città importanti, *là dove lo sviluppo delle relazioni commerciali produce uno scambio considerevole di colli.*

Per dare un'idea della importanza del traffico dei colli di dettaglio, il sig. Wehrmann accenna che nella Stazione di *Camden-Town* a Londra, sopra 1200 vagoni spediti ogni notte durante un periodo di 8 ore, tra le 8 della sera e le 4 del mattino, 320 sono carichi di colli in ragione da 16 a 1900 chilog. soltanto per vagone: 35 treni sono spediti ogni notte verso l'interno. Essi non sono composti che da 30 a 40 vagoni, cioè più corti e soprattutto molto più leggeri che non sieno in Germania ed in Francia, nelle stesse condizioni favorevoli di profilo delle linee che irradiano intorno a Londra.

Il sig. Wehrmann constata infine che la celerità dei treni di merci è maggiore sulle linee inglesi che su quelle di Germania. Gli ultimi treni notturni, che partono da *Camden-Town* per Liverpool, fanno un chilometro in 2 minuti, cioè 30 chilometri all'ora, comprese le fermate; in guisa che la merce può ancora essere scaricata e consegnata il giorno appresso. I treni che partono alle ore 3 del mattino non arrivano dunque molto più tardi di quelli che lasciano Londra prima di mezzanotte.

È essenziale notare che questa velocità dei treni di merci in Inghilterra è una necessaria conseguenza della importanza del traffico e del numero dei treni che bisogna mettere in movimento per farvi fronte. Le linee sono troppo ingombre, perchè sia possibile far circolare dei treni aventi tra loro una velocità molto ineguale.

Le Compagnie inglesi eseguiscono, in generale, esse medesime la presa e la consegna a domicilio; il che esercita una notevolissima influenza sulla rapidità dei trasporti e del servizio in generale. Questa doppia operazione si applica in Inghilterra a tutti gli articoli compresi nella classificazione delle merci sotto la rubrica classi 1 a 5 (*Carted classes*).

Le tasse di queste cinque classi comprendono le spese relative a codeste operazioni, *senza che vi sia nessuna riduzione* allorchè il pubblico porta da sè le sue merci alla Stazione o ne fa l'asporto; e ciò anche nelle Stazioni, ancora numerosissime, ove non è organizzato il servizio di trasporti a domicilio.

Secondo i regolamenti interni delle Ferrovie inglesi, è pure espressamente vietato ad una Compagnia, nel caso di un trasporto in servizio comune, la cui presa o consegna a domicilio non può esser assicurata, di fare per questo capo una diminuzione, senza il consenso delle altre Amministrazioni partecipanti.

Il sistema di trasporto da domicilio a domicilio, fatto interamente dalle Compagnie, è dunque entrato nei costumi inglesi; ma, in compenso, il pubblico esige che il traffico venga fatto con celerità tra le Stazioni importanti; esso vuole che le merci, il cui trasporto è domandato nella giornata, sieno prese immediatamente a domicilio e consegnate all'indomani al destinatario.

Le Compagnie assicurano il servizio di presa e di consegna a domicilio, sia coi propri mezzi, sia col concorso d'impresarii di tale servizio. La Compagnia del *Great-Northern*, specialmente, non mantiene meno di 900 cavalli pel carriaggio in Londra; mentre che a Parigi, p. es., nella graude Stazione di La Chapelle, il cui traffico non è inferiore, non è possibile utilizzare per siffatto servizio più di 400 cavalli.

Se il servizio delle merci è organizzato in modo comodo per il pubblico, questo (dice il sig. Werhmann) si sforza in compenso di facilitare alle Compagnie l'esecuzione dei loro obblighi, specialmente dandosi sempre la pena di munire i colli dell'indirizzo esatto del destinatario. Sarebbe

desiderabile che anche in Francia questa prescrizione dei regolamenti fosse sempre osservata. Non è così in Germania, a quanto pare: il sig. Wehrmann dichiara che le minime esigenze delle Ferrovie a tale proposito incontrano la più viva opposizione da parte del pubblico e persino delle Autorità di sorveglianza.

Il sig. Wehrmann fa altresì rilevare i vantaggi che presenta, dal punto di vista della contabilità, l'organizzazione di un Ufficio speciale, istituito dalle Compagnie inglesi ed incaricato di centralizzare le scritturazioni relative al traffico diretto. Questo Ufficio si chiama: *Clearing House*.

Mercè questo ordinamento, le Compagnie inglesi evitano di scambiare tra loro, come fanno le Compagnie francesi, degl'inventarii o delle note, che danno l'importo delle spedizioni fatte da una rete all'altra, ed una corrispondenza obbligatoria a proposito delle differenze riconosciute nelle note. Gl'impiegati del *Clearing House*, riuniti nello stesso locale, si scambiano verbalmente le loro osservazioni, e guadagnano così un tempo prezioso.

Il sig. Wehrmann dà i seguenti ragguagli sul modo di spedizione in Inghilterra:

Lo speditore consegna, colla merce, alla Compagnia una nota di spedizione (*Consignement note*), che rimane all'Ufficio di spedizione, e porta l'ordine di eseguire la spedizione designata all'indirizzo indicato ed alle condizioni stampate a tergo. della bolletta. Queste condizioni sono relative alla responsabilità pel trasporto di valori, alla garanzia contro i rischi di mare, ai reclami in caso di perdite, alle penalità in caso di ritardo nella consegna della merce, alle avarie ed alle indennità.

La consegna di questa Nota di spedizione dallo speditore e la sua accettazione dalla Compagnia della ferrovia costituiscono, in Inghilterra come in Francia, il contratto di trasporto tra le due parti.

Il foglio di spedizione, ch'è il documento contabile della Compagnia, è stabilito secondo le indicazioni di codesta Nota, sulla quale il capo-pesatore ha inscritto precedentemente il numero dei vagoni e dei treni coi quali si effettueranno i trasporti.

Collo stabilimento del foglio di via, comincia la divisione esistente nella contabilità di tutte le Ferrovie inglesi: merci con servizio di presa e consegna a domicilio, merci senza tale servizio, minerali. Per ciascuna di queste classi, il foglio porta una rubrica speciale.

Dei fogli però si fa la tiratura, e sono inviati coi treni celeri, quando è riconosciuto che questo mezzo può accelerare le operazioni all'arrivo e per conseguenza la consegna della merce.

All'arrivo, le merci vengono contate e verificate in base ai fogli. Questi fogli sono verificati dal punto di vista delle tasse, classificati per Stazioni d'origine, e conservati nella Stazione destinataria.

Organizzazione delle tariffe delle merci — Classificazione del « Clearing-House ».

Pel loro traffico interno, le Compagnie inglesi adottano generalmente la classificazione del *Clearing House*, il quale suddivide le merci in tre grandi classi, cioè:

1° *Classe minerale.* — La tassa è calcolata da Stazione a Stazione sul peso minimo di 4000 chilog., e le merci sono *mantenute* dal pubblico.

2° *Classe speciale.* — Merci condotte in Stazione e prese in Stazione dal pubblico: la tassa è calcolata sul minimo di 2,000 chilog.

3° *Classi* 1 *a* 5 — Merci diverse, per spedizione inferiore a 2,000 chilog., prese e consegnate a domicilio a cura delle Compagnie ferroviarie, o almeno paganti come se le dette operazioni fossero fatte da queste Compagnie.

Al contrario delle abitudini francesi e tedesche, sono le merci delle classi più elevate che pagano di più. Così le merci della 5ª classe pagano il prezzo più elevato, e quelle della 1ª classe pagano il prezzo più basso.

La classificazione uniforme del *Clearing House* non fa però legge, se non per il traffico che abbraccia parecchie reti ed effettuato sotto il regime di tariffe comuni (*Through rates*); per il suo traffico interno, ciascuna Compagnia è libera di modificare la classificazione, ed infatti le Compagnie inglesi fanno largo uso di tale facoltà.

Il *Clearing-House* fa stampare ogni anno la sua classificazione, colle condizioni regolamentari applicabili a tutta l'Inghilterra.

I fogli di tariffe sono stabiliti per ogni punto di partenza. Queste tariffe sono sempre in forma di *prezzi stabili* per ogni destinazione, e sono divisi in tre parti: il traffico locale, i contratti particolari, ed il traffico comune a parecchie Compagnie.

Le Compagnie sono assolutamente padrone delle loro tariffe, a condizione di restare entro i limiti del Capitolato d'oneri (limiti, del resto, larghissimi). Esse possono modificarli secondo le necessità commerciali. Non solo le tariffe non sono in alcun modo chilometriche, ma è pienamente ammesso che le tasse possono essere più elevate tra due Stazioni intermedie, che non tra i due punti estremi. Si possono citare come esempio le tariffe stabilite di comune accordo tra le Compagnie del *London and North-Western*, del *Great-Eastern*, del *Great-Western*, del *Great-Northern*, del *Midland* e del *Manchester-Scheffield and Lincolnshire*. Queste tariffe fissano, pei trasporti fra Londra e Liverpool per le diverse strade, dei prezzi inferiori a quelli da Londra a Manchester, punto intermedio per una delle direzioni.

Le Compagnie inglesi hanno quindi tutta la latitudine per soddisfare ai bisogni più svariati della loro clientela; esse possono, per esempio, stabilendo dei prezzi molto ridotti, permettere ai trasporti che si scambiano tra le diverse parti dell'Inghilterra, di effettuarsi per ferrovia in concorrenza colle vie navigabili, senza essere obbligate ad abbassare per contraccolpo le loro tariffe interne.

Il sig. Wehrmann considera la libertà delle tariffe in Inghilterra, la mancanza di basi regolari e sistematiche nella formazione dei prezzi, come una cosa cattiva dal punto di vista *teorico;* ma riconosce che, dal punto di vista *pratico*, codesto sistema ha, sul regime tedesco, e si può aggiungere anche sul regime francese, un vantaggio incontestabile.

« Il vantaggio più grande della organizzazione *inglese* (dice il sig. Wehrmann) è quello di permettere alle Stazioni ed agli Ufficii dell'Amministrazione centrale di enunciare le tariffe in modo semplice ed uniforme. Lo scopo che si cercava raggiungere adottando una classificazione unica per tutte le Compagnie inglesi, sembra essere stato soltanto quello di facilitare l'impiego amministrativo delle tariffe, semplificando le operazioni di calcolo delle contabilità e della ripartizione delle tasse: ora questo scopo è raggiunto in modo completo ».

E poco appresso: « Malgrado la complicazione delle tasse, l'impiegato dell'Ufficio di spedizione e dell'Ufficio di controllo maneggia dunque le tariffe più facilmente che da noi. Per tassare una spedizione, egli trova esattamente e con tutta sicurezza, mercè la classificazione comune e del prontuario-tariffe della sua Stazione, alla pagina corrispondente alla Stazione di arrivo, il prezzo da applicare ad ogni caso particolare, nonchè tutte le indicazioni occorrenti ».

(*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 18 novembre.

Avrei desiderato parlarvi prima d'ora delle proposte presentate dal Ministro dei lavori pubblici alla onorevole Commissione generale del bilancio a proposito delle somme da stanziarsi pel 1880 per le nuove costruzioni di strade ferrate approvate colla legge del 25 luglio scorso; ma mi trattenni dal farlo, in attesa delle deliberazioni della prelodata Commissione, le quali non era ben certo se sarebbero state conformi alle proposte del Ministero, in quantochè queste ultime presentavano un sensibile aumento di spesa in confronto di quanto era già stato inscritto ai capitoli dal 143 al 148 dello Stato di prima previsione dei lavori pubblici pel 1880.

Siccome però la Commissione generale del bilancio non

ha ancora presa alcuna decisione al riguardo, così non ho voluto più oltre ritardare di tenervi parola di questo importante argomento; quantunque quello che sarò per dirvi non sia in tutto una primizia, giacchè il campo venne in parte sfruttato dai giornali politici della passata settimana. (*Vedi articolo in prima pagina*).

In base alle disposizioni della legge precitata, il Ministero dei lavori pubblici aveva proposto, come stanziamento complessivo pel 1880, la somma di lire 61,992,680, così ripartita:

Spese per lavori ferroviarii già autorizzati	L. 32,500,000
Spese per le linee di 1ª categoria . . .	» 19,600,000
Id. id. di 2ª id. . . .	» 5,104,667
Id. id. di 3ª id. . . .	» 3,168,572
Id. id. di 4ª id. . . .	» 1,619,441
	L. 61,992,680

Nella qual somma, la spesa a carico delle Provincie e dei Comuni è rappresentata da L. 1,992,680 e da lire 60,000,000 quella a carico del Governo.

Colle proposte prezentate dal Ministro alla Commissione generale del bilancio venne modificato lo stanziamento già proposto, portandolo in complesso a L. 64,422,000, così distribuite:

Spese per lavori ferroviarii già autorizzati	L. 32,500,000
Spese per linee di 1ª categoria	» 19,600,000
Id. id. di 2ª id. . . .	» 6,355,867
Id. id. di 3ª id. . . .	» 3,945,172
Id. id. di 4ª id. . . .	» 2,021,341
	L. 64,422,380

La quale spesa è ripartita fra lo Stato e le Provincie nella proporzione di lire 62,000,000 al primo, e di lire 2,422,380 alle seconde.

Come si vede, il Ministro ha portato un aumento, nello stanziamento del 1880, di L. 2,429,700, in confronto della somma prima fissata in bilancio.

E questo aumento il Ministro stesso dichiara provenire dall'aver esso stimato conveniente di stanziare in bilancio, non solo la competenza dell'anno fissata dalla legge, ma ben anche la quota di riparto della somma di L. 8,000,000, che non venne ammessa nel bilancio dell'anno corrente, ma che però manca tuttavia per coprire l'onere complessivo portato allo Stato dalla legge del 25 luglio, il quale rileva a L. 1,268,000,000, mentre le somme approvate colla stessa legge ammontano a sole L. 1,260,000,000.

La somma predetta di L. 8,000,000 verrebbe poi ripartita in 5 annualità, a partire dal 1880, e la quota di questo anno sarebbe di L. 2,000,000; alla quale se si aggiunge il corrispondente aumento della quota delle Provincie, si ha la complessiva somma di L. 2,429,700, la quale rappresenta appunto l'aumento portato dal Ministro alle precedenti previsioni.

E qui è da notarsi che l'aumento di cui sopra, come si rileva dalle cifre sovraesposte, dovrà essere tutta a beneficio delle linee di 2ª, 3ª e 4ª categoria, inquantochè per le linee della 1ª, l'importo complessivo è ripartito per legge.

È quindi evidente l'opportunità dell'aumento, se così pur vuolsi chiamarlo, portato dall'on. Ministro, essendo più che mai necessario di avere i mezzi sufficienti per convenientemente sviluppare anche i lavori delle tre ultime categorie, per le quali ben poco si potrebbe fare, qualora la Commissione generale del bilancio non credesse di approvare le proposte del Ministro.

Riservandomi di parlarvi in altra mia delle varie linee, per le quali vennero fatti stanziamenti pel 1880, e prima di far punto su questo argomento, vi dirò che il Ministro, nelle sue proposte di riparto, si è strettamente attenuto all'ordine di precedenza, che per talune linee è fissato dalla legge; ed ha tenuto conto della loro importanza, per le altre per le quali ha creduto di proporre stanziamenti nel 1880. —

Fra le notizie varie raccolte mi risulta, che i signori Rodrignez, Zerbi, Lazzaroni e Minoretti, promotori della costruzione di un *tramway* a vapore da Como a Fino-Saronno e Fino-S. Pietro Martire, hanno presentato i progetti particolaroggiati di dette ferrovie, da sottoporsi al Consiglio superiore dei lavori pubblici, domandando ad un tempo la concessione della costruzione e dell'esercizio di detto *tramway*.

Siccome sarebbero venute meno le offerte di sussidii fatte dai Comuni interessati nella costruzione di questa ferrovia economica, così i promotori suddetti rivolsero istanza al Governo, affinchè, oltre all'esenzione dei diritti doganali per l'introduzione dei materiali e della tassa proporzionale di registro, voglia concedere la sovvenzione chilometrica di L. 1000 per 15 anni per la linea Saronno-Como, e quello di L. 500 al chilometro per la linea Fino-S. Pietro Martire. —

Il Consiglio provinciale di Como ha approvato un ordine del giorno del consigliere Gadda, col quale si incarica la Deputazione provinciale di compiere con tutta sollecitudine il progetto per la ferrovia Como-Lecco, e di far eseguire gli studii per una linea Como-Varese-Laveno. A tale scopo sarebbe stanziato nel bilancio del 1880 un primo fondo di lire diecimila. —

Il Consiglio provinciale di Pavia, l'11 corr. ha deliberato di anticipare la intera spesa, compresa la quota governativa, per la costruzione della linea di 3ª categoria Vercelli-Mortara, Cava-Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti su Stradella e Pavia, per la parte scorrente nella provincia di Pavia. Mi viene assicurato che anche la Provincia di Novara emetterà analoga deliberazione per il resto della linea stessa. —

Il Consiglio provinciale di Catanzaro, nella seduta del giorno 8 corrente, si è occupato della ferrovia di 2ª categoria, che dalla marina di Catanzaro mette allo stretto Veraldi; ed ha deliberato, oltre all'assumere la quota che per legge spetta alla Provincia, di fare un'anticipazione al Governo di L. 500,000; con che però nel 1880 si dia mano al 1º tronco di detta linea, compreso fra la Stazione alla marina di Catanzaro e la città, della lunghezza di circa 10 chilometri. —

Anche il Municipio di Saluzzo, allo scopo di provvedere prontamente alla costruzione delle linee di Airasca-Cavallermaggiore di 3ª categoria, e Moretta-Saluzzo di 4ª, ha costituito un Consorzio, il quale si obbligherebbe ad anticipare tutta la spesa necessaria per la costruzione delle predette due linee, salvo la restituzione della quota spettante al Governo, in base alle disposizioni della legge 25 luglio 1879. —

Il Comitato costituitosi per procurare di affrettare la costruzione di una strada ferrata sotto-alpina Biella-Gattinara, il cui studio, come già v'è noto, venne affidato all'egregio ingegnere Soldati, d'accordo col Municipio di Cossato, ha esteso il mandato già conferito al detto ingegnere, incaricandolo anche dello studio di un tronco ferroviario Occhieppo-Biella-Cossato-Masserano, fino al confine del circondario di Biella. —

Vi annunzio che fra pochi giorni verrà pubblicata, a cura della Direzione generale delle Strade ferrate, la Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle ferrovie italiane per l'anno 1878. Mi si assicura che l'egregio comm. Valsecchi abbia aggiunto a questo suo lavoro, redatto con ogni cura come per gli anni precedenti, una interessante appendice circa la concessione, costruzione ed esercizio dei *tramways*. —

Per ultimo vi dirò, che il Ministro dei lavori pubblici ha ordinato gli studii delle seguenti linee:

Avezzano-Roccasecca	3ª categoria.
Benevento-Avellino	3ª categoria.
Adria-Chioggia	3ª categoria.
Novara-Varallo	4ª categoria
Bra-Carmagnola	4ª categoria
Cuneo-Mondovì	4ª categoria
Mestre-Portogruaro	4ª categoria

Dalla 1ª sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici sono stati approvati nella scorsa settimana i seguenti progetti:

Costruzione di due magazzini merci nella Stazione di Palermo;

Impianto del servizio merci a piccola velocità nella Stazione di Caldiero, sulla ferrovia Venezia-Peschiera;

Consolidamento della trincea del Lina lungo la ferrovia Palermo-Porto Empedocle.

Furono pure approvati dal Consiglio generale: il progetto di massima per la escavazione della Stazione marittima di Venezia, con raccordamento di eguali fondali al suo canale di accesso (modificato però dal Consiglio nella previsione della spesa); e gli scavi straordinarii per la sistemazione del porto di Brindisi (esclusi però alcuni fra quelli proposti). X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Siamo lieti di poter finalmente annunciare che, dietro il favorevole voto emesso dal Consiglio superiore, il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il piano generale definitivo per la Stazione marittima del porto di Genova e per le opere ferroviarie contemplate nella Convenzione col Duca di Galliera.

Ciò stante, saranno senza ulteriore ritardo principiati i lavori d'impianto dei binarii ed accessorii d'armamento sulle Calate degli Zingari e di Santa Limbania, di cui abbiamo più volte parlato nell'interesse del Commercio genovese.

Il Ministero dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio superiore, ha approvato il progetto presentato dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per le opere d'ampliamento e sistemazione della Stazione di Savona.

In seguito a ciò, la Direzione dell'esercizio sta disponendo perchè abbia tosto luogo la gara per l'appalto delle dette opere, la cui spesa è preventivata in L. 700,000.

Sappiamo che il suddetto Ministero, in seguito al rapporto dell'Ingegnere-Capo del Genio civile di Venezia, ed al voto favorevole dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, ha deliberato che i navigli di un tonnellaggio inferiore a 1500 tonn. possano essere dalla Capitaneria del porto di Venezia autorizzati ad ormeggiarsi in quella Stazione marittima.

Nella scorsa settimana vi sono pure entrati tre grossi vapori, carichi di carbone per la Ferrovia, due di 1800 tonn. circa ed uno di 1500.

La Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle ferrovie ha ripreso ieri in Bologna le sue sedute pubbliche. Oggi deve trovarsi in Ancona, e sabbato, 22, sarà a Firenze. Quivi, oltre i funzionarii superiori delle diverse Amministrazioni ferroviarie locali, ed oltre alcuni economisti, industriali e commercianti, verrà di nuovo assunto il comm. Bachelet, capo-traffico della 1ª divisione (Torino) delle Ferrovie dell'Alta Italia, il quale è chiamato a dare ampii ragguagli sull'importante servizio della Stazione di Genova.

Domenica prossima, 23, avrà luogo la inaugurazione del *tramway* a vapore Cuneo-Caraglio-Dronero. Alle 9 ant., mons. Vescovo di Cuneo benedirà la locomotiva; alle 10 il treno inaugurale, con buon numero d'invitati, partirà da Cuneo, ed arriverà verso le 11 a Caraglio, ove sarà ufficialmente ricevuto da quel Municipio. Ripresa quindi la corsa per Dronero, dopo il ricevimento delle Autorità, avrà quivi luogo, alle 1 pom., un pranzo di circostanza.

Nel prossimo numero riferiremo i particolari di questa festa, che riescirà senza dubbio brillante.

La fornitura delle 20 mila tonnellate di carbone minuto inglese, per la quale fu tenuta in Milano, presso la Direzione dell'esercizio, l'annunciata gara del 23 ottobre p. p., venne aggiudicata alla Ditta L. e H. Guéret di Cardiff, al prezzo di fr. 21.49 la tonnellata.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Il *Diritto* del 15 scrive:

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane, desiderando di potere studiare i libri ed i documenti che possono facilitarle l'adempimento del suo mandato, si è rivolta al Ministero del commercio per avere a sua disposizione gli atti dell'inchiesta industriale fattasi nel 1874, e nella quale furono trattati molti argomenti che hanno relazione col servizio ferroviario.

— Scrivono poi da Roma alla *Nazione*:

Ho motivo di credere che la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie sia prossima a compilare una relazione al Parlamento degli studii da essa fatti e degli elementi di fatto raccolti nelle visite ed inchieste praticate nelle principali città della Penisola. Non è improbabile che di questo colossale lavoro possa essere incaricato il senatore Brioschi, presidente della Commissione stessa.

Cassa delle ferrovie. — Il 14 corr. si è nuovamente radunata al Ministero delle finanze, sotto la presidenza del senatore Brioschi, la Commissione incaricata di compilare il Regolamento per la Cassa delle ferrovie, in conformità degli articoli 28 e 29 della legge sulle costruzioni ferroviarie.

La maggioranza della Commissione, come è noto, non è favorevole alla emissione di un titolo speciale. Essa perciò, a quanto ci consta (dice l'*Opinione*) non limiterà il proprio lavoro alla compilazione dell'indicato regolamento, che pure presenta non piccole difficoltà di redazione, ma esporrà in separato rapporto le considerazioni per le quali crederebbe opportuno il chiedere al Parlamento una modificazione ai sopra citati articoli.

Nuove costruzioni ferroviarie. — Il *Pop. Rom.* annuncia che al Ministero dei lavori pubblici furono completate le nomine delle squadre incaricate di fare gli studii di altre 7 linee ferroviarie.

Ferrovie nella provincia di Roma. — Nella seduta del 15 corr. sera, il Consiglio provinciale di Roma trattò la questione dei provvedimenti da prendersi rispetto al concorso della Provincia nella costruzione delle ferrovie per essa inscritte nella legge 30 giugno 1879.

Dalla relazione fatta dall'apposita Commissione al Consiglio, e di cui fu relatore l'avv. Guido Marucchi, rilevasi che le nuove costruzioni, nelle quali la Provincia romana può esser chiamata a contributo, si riducono a queste tre: Viterbo-Attigliano, dalla Stazione di Frascati alla città, e Velletri-Terracina.

La linea Viterbo-Attigliano importa una spesa presunta di L. 5,300,000, delle quali la Provincio dovrebbe rappresentore un quinto, ossiano L. 1,060,000, salva la rivalsa di cui si parlerà. Questa linea fu dal Ministero e dalla

Commissione parlamentare raccomandata, e per ragione principalmente di economia, a preferenza delle altre due che le contendevano il posto, cioè della Viterbo-Bassano, che importava una spesa presunta di L. 7,200,000, e della Viterbo-Borghetto, di cui si prevedeva la spesa in lire 12,000,000 circa. E dal Parlamento ebbe la preferenza.

La Commissione propone quindi di votare senza ritardo il richiesto contributo per questa linea. Ed è venuta in tale determinazione, considerando che, se la Rappresentanza provinciale non emette favorevole deliberazione pel contributo, la costruzione della linea non può essere intrapresa, essendo chiarissimo su tal punto l'art. 6 della legge; che troppo anormale è la condiziene in cui trovasi un circondario così importante com'è quello di Viterbo, di non avere una comunicazione ferroviaria col capo-luogo della provincia, ondechè si dovrebbe senza indugio rimuovere un così grave inconveniente e togliere quel circondario da una situazione cotanto inferiore a quella degli altri circondarii; e che quindi non è da credere si ricusi di provvedervi efficacemente, ora che lo scopo si può raggiungere senza gravi difficoltà, visto che lo Stato vi contribuisce per *quattro quinti* della spesa di costruzione e di armamento, oltre ad assumerne a tutto suo carico l'esercizio.

Se non che, la Commissione è stata di parere esser cosa prudente accompagnare la proposta deliberazione con espressioni che mostrino il desiderio del Consiglio di veder costruita questa linea con sistema economico. Ciò le era suggerito primieramente dalla considerazione, che tale linea è di un interesse molto secondario per gli altri circondarii, sui quali va pure a riversarsi il peso della quota della Provincia. Le veniva inoltre suggerito dall'altra osservazione che, entro i limiti dello stesso circondario Viterbese, ben piccolo è il numero dei Comuni *direttamente* interessati (secondo l'espressione adoperata dalla legge), sui quali la Provincia potrà far valere il diritto di rivalsa a lei accordato, e per la maggior parte sono paesi che è difficile possano dare il loro contributo. Ora, se ristrettissimo è il numero dei paesi a carico dei quali deve cadere la rivalsa a favore della Provincia, è certo da desiderare che la somma da ripartirsi a loro carico sia men gravosa che è possibile.

L'on. Venturi, vista l'importanza e l'urgenza della discussione, propose di tenere una seduta speciale in un prossimo giorno.

La proposta Venturi, appoggiata dal cons. Grispigni, venne approvata dal Consiglio; e la detta seduta venne fissata per giovedì dall'entrante settimana.

Ferrovia Roma-Viterbo. — Lunedì, nelle sale del Comizio agrario di Roma, ebbe luogo una riunione della Commissione incaricata di promuovere, con ogni mezzo possibile, la più sollecita costruzione della ferrovia Roma-Viterbo.

Dei commissarii eletti dall'adunanza popolare di Ronciglione, erano presenti il principe Del Drago (presidente), il principe Doria Pamphyli, il sig. Faccini di Ronciglione, il cav. Pietro Signorelli di Vetralla, e l'avv. Tommaso S[illegible]toni, segretario.

La Cemmissione aveva invitato i deputati del circondario di Viterbo ed i consiglieri provinciali. Aderivano all'invito il conte Cencelli, il comm. Grispigni, ed il dottor Ferrero Gola, consiglieri provinciali, e l'on. Arbib, deputato di Viterbo.

Fu discusso a lungo sul da farsi; e fu riconosciuto che, trattandosi per ora di una linea della quale è mestieri anzitutto conoscere la spesa, massime qualora dovesse, come pare dal testo della legge, esser costrutta con sistemi economici, bisognava adoperarsi per promuovere gli studii necessarii, e per costituire, nel modo migliore, il Consorzio degli interessati.

Fu deliberato altresì di chiedere al Consiglio provinciale un voto, sia pure un semplice ordine del giorno, col quale la Provincia si impegni a concorrere, secondo le disposizioni della legge, anche alla linea Viterbo-Roma, non appena sieno compiute tutte le operazioni preliminari indispensabili perchè la costruzione della linea possa essere o dal Governo decretata o all'industria privata concessa.

La Commissione si recò poi dal Prefetto, comm. Mazzoleni. Questi si congratulò con i membri di essa per lo zelo di cui hanno dato prova nel promuovere un interesse di vitale importanza per la Provincia, e li assicurò che, quanto a sè, avrebbe fatto di tutto per coadiuvarli, nel limite delle sue attribuzioni, a raggiungere l'intento cui essi mirano.

Tramways di Roma. — Nella seduta del 14 sera, il Consiglio comunale di Roma ha lungamente discusso intorno alle proposte per la concessione di nuove linee di *tramways*. Il risultato della discussione fu l'approvazione delle seguenti linee:

1ª Dai SS. Apostoli e San Romualdo alla via Volturno, e dal piazzale di Termini alla piazza San Giovanni.

2ª Da via della Mercede, Capo le Case, via Sistina, e per via dei Cappuccini fino a piazza Barberini, e per San Romualdo a Termini.

3ª Da piazza Montanara a San Paolo.

Non fu approvata la linea da Porta Angelica a Ponte Molle.

La Giunta municipale tratterà per queste linee, in base ai Capitolati presentati, per licitazione privata.

Il Sindaco promise di tener conto della raccomandazione del consigliere Fedeli per una linea di *tramways* da San Francesco a Ripa alla Stazione ferroviaria di San Paolo.

Tramways di Firenze. — La *Nazione* dice che l'apertura del tronco di ferrovia a cavalli fino a Campi, fissata già per il 15, è stata rinviata, per mancanza di certe formalità, al 23 del mese corrente.

Ferrovie in Piemonte. — Ecco il testo della deliberazione presa dai rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione delle linee Airasca-Moretta-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo, nella seduta dell'8 novembre in Saluzzo:

« L'Assemblea dei rappresentanti, prendendo atto delle dichiarazioni emesse dal rappresentante di Villafranca, che entro il prossimo giovedì si prenderà da quel Consiglio comunale una deliberazione con cui accetterà la quota consortile di 200 millesimi;

« Fa appello al patriottismo dei Municipii capolinea di Saluzzo e di Cavallermaggiore, perchè, onda venga affrettata la costituzione del Consorzio, si addossino i 15 millesimi che resterebbero così mancanti di assegnazione, in ragione di 12 millesimi a Saluzzo e 3 millesimi a Cavallermaggiore;

« Eccita i rappresentanti dei singoli Comuni a far in modo che le deliberazioni, che ancora mancano, pervengano alla Presidenza della Commissione esecutiva con tutta l'entrante settimana ».

— Il 9 corr. si riunivano in Fossano i rappresentanti di una quindicina di Comuni, convocati per cura del Municipio di Fossano, affine di accordarsi intorno all'esecuzione di un progetto di ferrovia a binario ridotto per Fossano-Mondovì-Ceva. Fra i Comuni rappresentati eranvi quelli di Savigliano, Mondovì e Ceva.

Eletta una Commissione all'uopo, essa ha già alacremente cominciato i suoi lavori.

Ferrovia Occhieppo-Gattinara — Scrivono da Biella, 13, al *Risorgimento*:

In una delle sale del nostro Municipio, si è oggi tenuta un'adunanza per la ferrovia Occhieppo-Gattinara.

Intervennero i membri del Comitato, la Giunta di Biella, nonchè i sindaci dei Comuni su cui passerà la ferrovia nel tratto da Occhieppo a Cossato.

Presiedeva il cav. Corona, il quale disse della necessità di determinare d'accordo l'anticipazione di una somma maggiore del decimo a quello fissato ai Comuni dalla legge per ottenere dal Governo la precedenza nella costruzione della linea.

Personalmente tutti fecero plauso alla proposta del cav. Corona; ma, siccome i sindaci dei varii Comuni non potevano prendere risoluzioni definitive, senza prima aver convocato i rispettivi Municipii, così dovettero limitarsi alla riserva di ciò fare nel più breve termine possibile.

Speriamo che queste previdenti sollecitazioni, che ven-

gono fatte ai Comuni per cosa di tanta importanza, non troveranno difficoltà di sorta. (*V. Corrispondenza da Roma*).

Ferrovie nella provincia di Genova. — Leggesi nel *Corriere Mercantile:*

Nella seduta di sabato 15 corrente, la nostra Camera di commercio ha deliberato di fare istanza al Governo perchè, con una opportuna correzione, sia ovviato agli inconvenienti che presenta ia linea Genova-Busalla, e perchè si metta mano ai lavori al più presto.

Speriamo che il voto della Camera, che è pur quello di tutto il Commercio genovese, sia esaurito.

— Quest'oggi (17), all'una pom., si radunò il Consiglio provinciale per discutere sull'argomento delle ferrovie della provincia.

Il cons. Berio lesse la relazione della Commissione, composta dei consiglieri Podestà, Boccardo, Berio, Rossi, Pizzorno e Peirano, sul progetto di ferrovia succursale ai Giovi.

La Commissione, dopo avere indicati i requisiti generali che deve avere la linea succursale dei Giovi, proponeva al Consiglio di presentare una petizione al Governo, onde il più sollecitamente possibile sia scelto il progetto che, per brevità, pendenza ed economia di esercizio, si presenti il migliore; e, per quanto riguarda la brevità, osderva che non potrebbe adottare alcun progetto, il quale, seviando dalla linea retta Genova-Busalla-Serravalle-Mortara, piegasse o ad Alessandria o a Voghera.

La Relazione conchiudeva proponendo il voto seguente:

« Il Consiglio provinciale di Genova, ritenendo di somma urgenza la costruzione di un nuovo valico transappenninico che assicuri la stabilità e lo sviluppo del commercio italiano fra il porto di Genova, la Svizzera e la Germania pel S. Gottardo e pel Brennero, è d'avviso che, nella esecuzione del valico stesso, debba scegliersi un tracciato a doppii binarii, che, partendo dal porto di Genova, raggiunga la linea attuale fra la Stazione di Busalla e quella di Serravalle Scrivia, che presenti le migliori condizioni possibili sotto il rispetto della pendenza, della percorrenza e dell'esercizio, e permetta la costruzione di una linea di raccordo per abbreviare il cammino fra Genova e la media valle del Po.

« Il Consiglio ritiene inoltre che sarebbe di gravissimo danno per il commercio diretto attraverso il Gottardo ed il Brennero la scelta d'un tracciato che mettesse capo fuori di Valle Scrivia e al di là di Serravalle. »

Dopo animata discussione, questa proposta venne approvata con 26 voti, contro 2, essendosi astenuti 5.

Ferrovia Ascoli-Teramo. — Il *Popolo Romano*, del 15 corr., annuncia che, in seguito alle vive rimostranze delle Provincie di Teramo e di Ascoli, il Ministero dei lavori pubblici ha risoluto di accordare la sezione ordinaria alle ferrovie di congiunzione di quelle città; ciò che non esclude il trattamento economico.

— La *Libertà* aggiunge essere intenzione del Ministro di fare altrettanto per molte delle linee della seconda e terza categoria, ossia per tutte quelle che non possono far parte di una rete principale. Del rimanente, l'on. Ministro è obbligato a far questo dalle precise disposizioni dell'articolo 16 della legge.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazz. Ticin.* dice che al Consiglio federale, nella seduta del 12 corr., vennero inoltrate 25 istanze dal Comune di Steinen e 40 dal Comune di Arth, perchè il piano di costruzione della ferrovia del Gottardo sia variato. Siccome però queste istanze non sono opposizioni contro la cessione dei terreni necessarii alla linea, ma sono invece qualificate come proposte di miglioramento, così, ad eccezione di quella della linea Arth-Rigi, circa la quale pendono trattative colla Ferrovia del Gottardo, sono rimesse alla Commissione federale di stima per le eventuali correzioni.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 4.80, dal lato di Airolo m. 21.80; in totale m. 26.60, cioè m. 3.80 in media giornaliera. — A Göschenen roccia tenerissima, con forte pressione ed armatura difficile.

Restano da parforare m. 587.10.

Ferrovie svizzere — Da uno studio testè uscito dall'Ufficio federale di Statistica rileviamo il seguente specchio comparativo dello stato delle strade ferrate nella Svizzera alla fine del 1877:

		1868	1873	1877
Lunghezza delle linee	Chil.	1,295	1,421	2,482
Lunghezza dell'esercizio . . .	»	1,306	1,434	2,517
Linee a doppio binario	»	172	214	262
Totale del capitale emesso . . .	Fr.	439,710,517	515,033,048	855,581,101
di cui capitale in azioni . . .	»	156,962,750	190,644,250	337,412,919
locomotive	N.	226	340	539
vagoni per persone	»	834	1,037	1,656
posti seduti	»	38,262	46,663	73,549
vagoni per merci	»	3,864	5,571	8,495
Capacità di trasporto di tutti i vagoni di trasporto in tonnellate		33,153	55,533	86,656
Percorso chilometrico delle locomotive		5,852,271	8,706,198	11,648,502
Persone trasportate in complesso . .		4,856,854	15,455,157	23,668,174
Per chilometro d'esercizio		1,750	18,778	9,780
Merce trasportata tonnellate		2,284,917	3,992,665	5,436,378
Per chilometro d'esercizio		1,750	2,784	1,093
Introito complessivo d'esercizio .	Fr.	31,318,078	48,837,658	58,401,481
Spese » » .	»	15,124,146	26,328,313	21,751,472
Introito netto per chilometro . .	»	12,382	15,742	9,773
Dividendo sul capitale impiegato .	»	3.69 0[0	4.23 0[0	3.08 0[0
Numero delle persone ferite per accidenti		57	124	64
Persone uccise		28	59	56
Funzionari ed impiegati		4,245	6,430	8,823
Operaj		2,840	4,323	5,131

Si nota però che nella finca *capitale emesso* la ferrovia del Gottardo figura soltanto per un capitale di costruzione di fr. 106,418,554, perchè nel 1877 tale era calcolato. Dopo il compimento di alcune altre piccole linee (Burgdorf-Langnau, Stein-Koblenz), il totale del capitale emesso supererà il miliardo.

Tariffe ferroviarie Austro-Italiane. — *L'Osservatore Triestino* ha da Vienna:

In questi ultimi giorni ebbero luogo a Vienna delle conferenze fra i rappresentanti della Südbahn, della Rudolfsbahn e delle Ferrovie dell'Alta Italia, allo scopo di stabilire nuove dirette tariffe del transito austro-italiano, avuto riguardo ai cangiamenti resisi necessarii in seguito all'apertura della ferrovia della Pontebba. Vuolsi che in queste conferenze sia stato conseguito un perfetto accordo. Le conferenze continueranno a Praga coi rappresentanti delle Ferrovie Boeme, per regolare anche le comunicazioni fra la Boemia e l'Italia.

Orario delle ferrovie — La Deputazione di Borsa in Trieste fece già il 4 corr., presso quell'Ispettorato ferroviario, nonchè presso la Meridionale in Vienna, le più energiche rimostranze a proposito della sommamente difettosa congiunzione di Trieste collo Stato italiano. La rappresentanza commerciale di Trieste ha, come si vede, iniziate le necessarie pratiche in questo importantissimo argomento.

Ferrovie tedesche. — Alla Camera dei deputati di Berlino aprivasi l'11 corr. la discussione sul progetto di riscatto delle ferrovie private, a cui abbiamo già accennato nel numero precedente.

Il sig. *Wirchow* parlò pel primo contro il progetto. A suo avviso, le ferrovie private diedero finora ottimi risultati. Il Governo non offre garanzie contro il ritorno degli abusi dell'Amministrazione Itzenplitz: non dev'essere un monopolio dello Stato il difendere la industria. Il punto di vista strategico è stato indicato senza necessità. Si dimenticarono dunque i servigi resi dalle ferrovie private nell'ultima guerra, in cui esse non furono quasi che ferrovie dello Stato? La concentrazione che si desidera produrrà una situazione intollerabile, anche per la regolazione delle tariffe. La soppressione delle tariffe differenziali ha deviato il commercio internazionale.

Il sig. *De Wedell* sostenne che la questione delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie private era già risolta in favore delle prime. Non si tratta, del resto, che del ri-

scatto di tre linee (Magdeburgo-Halberstadt, Annover-Altenbeken, e Colonia-Minden). Il credito dello Stato non ne soffrirà. C'è soltanto il pericolo di una troppo grande concentrazione di poteri nelle mani del Ministero. A nome del suo partito (conservatore), egli si dichiarò favorevole al progetto, ma propose di demandarne l'esame ad una Commissione di 21 membri.

Il sig. *Maybach*, ministro dei lavori pubblici, confutò le asserzioni del sig. Wirchow. Le ferrovie private non diedero tutti i risultati desiderabili; d'altra parte, è lo Stato che deve dirigere le ferrovie, e non le ferrovie dirigere lo Stato. L'esempio dell'Inghilterra non fa al caso. In Francia si propende verso le ferrovie dello Stato, le quali soltanto colla loro concentrazione possono aiutare la circolazione. Colle loro tariffe, le ferrovie potrebbero neutralizzare le tariffe doganali. Il sistema misto conduce a spese inutili ed in una falsa via. Le ferrovie dello Stato permettono invece grandi economie. L'armata dei nuovi funzionarii dipenderà dalla legge, e non dal Governo. I soli interessi che potrebbero esser lesi sono quelli della Borsa, che il Ministro considera come un albero avvelenato, e che il Governo ha il dovere di metter da banda. Si ha inoltre l'intenzione, per prevenire una troppo grande centralizzazione, di dare alle Provincie una maggiore indipendenza in materia di ferrovie.

Il sig. *Reichensperger* (centro) fece qualche obbiezione al progetto, di cui domandò il rinvio ad una Commissione.

Il sig. *Von Eynern* dichiarò che bisognava metter fine all'accanita concorrenza delle ferrovie private.

Dopo ciò, la discussione venne rinviata all'indomani.

— Nella seduta del 12, il sig. *Kieschke* (nazionale-liberale) dichiarò che l'opinione pubblica non è ancora ben ferma circa i sistemi delle ferrovie dello Stato o miste, ed che i partigiani del primo sistema hanno ancora dei dubbii. Non si tratta soltanto di una spesa di 1200 milioni, ma ben di più; poichè il riscatto di altre linee dovrà eseguirsi, e la spesa salirà a 2000 milioni. È una illusione il credere che il riscatto produrrà un ribasso delle tariffe ed un miglioramento degli affari. In Francia nessuno pensa al riscatto di tutte le ferrovie da parte dello Stato. La futura centralizzazione, a suo avviso, non è da approvarsi più delle garanzie dette costituziodali.

Il sig. *Rauchhaupt* (conservatore) sostiene il progetto, e combatte le asserzioni dei sig. Wirchon e Reichensperger. Il suo partito, il quale, unito ai nazionali liberali, dispone della maggioranza, desidera indurre il centro a lavorare al bene comune, e non difende interessi privati.

Il sig. *Richter* (progessista) combatte le asserzioni dei partigiani del progetto, e sostiene essere contradditorio il consacrare somme colossali all'acquisto delle ferrovie, quando non si può accordare una conveniente pensione ai maestri. La nuova politica in materia di ferrovie ha del socialismo. I suoi effetti sul credito dello Stato e sui valori tedeschi saranno assai tristi.

Il sig. *Maybach* (ministro) spiega le sue parole dette ieri contro la Borsa. Egli riguarda la Borsa come un agente necessarissimo alla circolazione economica; e la sua azione non è cattiva se non quando essa introduce, nella sfera della speculazione gli Stabilimenti pubblici di trasporto, e le arterie monopolizzate della circolazione.

La discussione è rinviata all'indomani.

— Nella seduta del 13, la Camera ha finalmente terminato la discussione in prima lettura del progetto, e decise di rinviarlo ad una Commissione di 21 membro.

Nel corso della discussione, il sig. *Miquel* dichiarò, a nome della maggior parte dei liberali nazionali, che aderiva all'opinione del Governo.

Il ministro *Maybach* si riservò di rispondere in appresso agli attacchi diretti contro il progetto.

Stazione della ferrovia Berlino-Anhalt. — Questa stazione è ora forse la più grandiosa di Europa. Poco tempo fa, è stata terminata la copertura dell'atrio con ferro zincato a fuoco, della fabbrica Giacomo Hilgers di Rheinbrotil, invece della galvanizzazione; cosicchè, avendo chil. 0.55 di zinco al metro quadrato sopra ogni lato il ferro non prende assolutamente la ruggine. Furono scelte tavole di ferro zincato, di forma ondulata, per dare loro maggior forza a sopportare il peso; ogni tavola, piegata a tubo, si presenta come una colonna scannellata.

Le singole tavole, lunghe metri 2 e 50, larghe 1 metro, sono ribadite tra di loro, ed agnuna copre quella di sotto per un tratto che corrisponde all'inclinazione del tetto; ciascuna eccede quella laterale dello spazio di un'onda: così si è ottenuta la necessaria densità, ed è impossibile che entri l'umidità.

Tutta la tettoia misura 11,000 metri quadrati, ed è la più grande sinora fatta con questo materiale. Il peso è di chilog. 154,000.

Accidenti in Germania. — Il treno espresso di Berlino, nell'entrare nella Stazione di Gassen, il giorno 8, uscì dalle rotaie. La Stazione è chiusa. Non vi sono vittime.

La sera dello stesso giorno 8, due treni di passeggieri s'incontrarono tra Francoforte e Magonza. Tre porsone morirono, diverse furono gravemente ferite.

Ferrovie russe. — Il *Daily News* ha da Pietroburgo, 12: Il *Novoje Vremja* pubblica un progetto da presentarsi al Governo per la costruzione d'una ferrovia, che da Aremburg, per Samarkand, vada fino all'estremo limite della frontiera russa in direzione dell'India. Essa avrebbe una lunghezza di 1650 miglia, e costerebbe 65,679 rubli e 25 copechs ogni versta (sono 2,650 verste). Per la linea, da costruirsi in quattro anni, occorrerebbe una somma di 174,500,000 rubli in carta, i quali verrebbero trovati con lo stabilire una Banca ferroviaria russa, che emetterebbe delle Azioni garantite dal Governo al 5 per cento. Costruita la linea indicata di sopra, se il Governo desiderasse continuarla e riunirla alle ferrovie indiane, dovrebbe accordarne la concessione alla stessa Società.

Notizie Diverse

Palazzo di Montecitorio. — Leggesi nel *Diritto* di ieri:

Il concorso aperto dalla Presidenza della Camera per la trasformazione dei locali di Montecitorio è ancora aperto.

A tutt'oggi, oltre cinquanta progettisti si sono presentati alla Segreteria, onde fare rilievi, prendere misure e raccogliere tutti i dati per compilare i rispettivi progetti.

È probabile che i lavori si comincino nel prossimo estate.

Siccome è stabilito dal Capitolato, i lavori per la nuova aula e pei nuovi Ufficii non impediranno alla Camera di continuare le sue adunanze nei locali dove ebbero luogo finora.

Quando saranno in ordine la nuova aula e gli altri ambienti assolutamente necessarii, la Camera vi si insedierà; ed allora cominceranno i lavori per la trasformazione dei locali vecchi, onde completare armonicamente la struttura dell'intero Palazzo, secondo il progetto che verrà prescelto.

È probabile che la grande aula presente venga trasformata in *square*.

Deviazione del Tevere. — Leggiamo nella *Libertà*:

Abbiamo ricevuto la Relazione dell'ing. Bompiani, Direttore generale delle opere idrauliche, sopra il progetto d'una nuova inalveazione del Tevere attraverso i Prati di Castello, dalla risvolta della Farnesina a valle di Ponte Milvio fino a quella di S. Spirito a valle di Ponte S. Angelo.

Con questo progetto si intende di preservare la città di Roma dai danni delle inondazioni del Tevere, ed a tal fine si propone anche la sistemazione del tronco d'alveo dal Ponte S. Angelo a quello in ferro a S. Giovanni dei Fiorentini.

L'ing. Baccarini, che più volte ha procurato di far prevalere la sua favorita idea della deviazione totale del Tevere, ora che è divenuto Ministro ha voluto che quella fosse almeno studiata, e se è possibile, in vista dei lavori

già eseguiti, attuata in parte. Lo scopo dell'on. Baccarini è lodevolissimo.

Riserbandoci d'esaminare il progetto redatto dall'Ufficio tecnico pei lavori del Tevere, diretto dall'ing. Zucchelli, ci limitiamo per oggi a dire che il nuovo alveo, partendo dalla risvolta della Farnesina fuori di Porta Angelica, attraversa in linea retta i Prati di Castello, per raccordarsi di nuovo all'attuale letto a S. Giovanni dei Fiorentini

Dovrebbe quindi demolirsi una parte di Borgo Nuovo e di Borgo Vecchio, e parte dell'Ospedale di Santo Spirito. Inoltre si provvederebbe all'interrimento dell'attuale, liberando dalle piene tutta la via Flaminia, Piazza del Popolo, Ripetta, Piazza Nicosia, l'Orso e Ponte Sant'Angelo.

Quanto alla spesa per la nuova deviazione, la Relazione la stabilisce in 28 milioni.

Porto di Genova. — Un avviso del Sindaco di Genova fa noto che per 15 giorni consecutivi, cominciando dal 14 corr.. sono depositati nel civico Ufficio dei lavori pubblici la Relazione sommaria dell'Ufficio del Genio civile dei porti, fari e spiaggie, riguardo alla domanda di dichiarazione di pubblica utilità delle opere complementari per la sistemazione del porto di Genova, nonchè il piano di massima delle opere stesse. Durante questo termine, le osservazioni di merito delle parti interessate dovranno farsi in iscritto.

Porto di Pesaro. — Il *Diritto* scrive:

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, fin dal 12 aprile del corrente anno, si dichiarò favorevole alla esecuzione di alcune nuove opere, che il Municipio di Pesaro intendeva di intraprendere nel suo vecchio porto, in base ad un progetto già approvato dallo stesso Consiglio superiore.

La spesa complessiva di quei lavori fu valutata con regolare perizia in L. 223,500, e il Municipio di Pesaro domandò di ottenere dallo Stato il massimo del sussidio, che per legge si può concedere in somiglianti opere.

Anche la domanda di sussidio fu dal Consiglio superiore dei lavori pubblici riconosciuta meritevole di essere accolta; e il Ministero, uniformandosi a questo parere, ha determinato di sussidiare il Comune anzidetto colla somma di L. 74,500, da ripartirsi in tre rate, dovendosi quelle opere portare a fine nel termine di un triennio.

Operaj per le Bonifiche Ferraresi. — Il Ministro dell'interno telegrafò ai Prefetti del Regno:

« Molti operaj e braccianti accorrono a Ferrara, credendo trovarvi lavoro, che invece manca; per cui, là giunti, si trovano senza occupazione e in miseria. Prego dissuaderli, anche mediante opportune comunicazioni ai giornali locali ».

— La Società delle Bonifiche Ferraresi ha pure dichiarato ciò che segue, in data di Codigoro, 4 corr.:

« L'incostante stagione, l'acqua dei canali che attualmente aumenta, possono esser causa che da un giorno all'altro i lavori vengano sospesi. I lavori, per la massima parte, sono escavazioni di canali, per la massima parte a braccio ed a cottimo in ragione del volume di terra che si escava. La Società nulla può garantire; i lavoranti conviene che si mettano all'avventura ».

Operaj italiani in Corsica. — Da una recente relazione inviata al Ministero dal R. Console di Bastia risulta essere poca o niuna probabilità di trovare occupazione sulle ferrovie che si costruiscono in Corsica.

Esistono, è vero, colà di tali lavori, ma sono insufficienti al bisogno degli operaj indigeni, i quali corrispondono alle esigenze del lavoro, e si accontentano di una mercede mediocre. Se quindi la emigrazione per la Corsica continuasse, i nostri operaj vi resterebbero senza lavoro, esposti alle più dure necessità della vita.

Il Ministero ha perciò invitato i Prefetti del Regno a dissuadere quella emigrazione, e noi non possiamo che applaudire.

Valigia delle Indie — Un dispaccio della Stefani, in data Parigi, 12, annunciava che, per accordo intervenuto tra la Francia e l'Inghilterra, anche la parte della Valigia delle Indie finora spedita direttamente da Suthampton, passerà, a datare dal 1° febbraio 1880, per Parigi e Modane.

Possiamo aggiungere (dice la *Riforma*) che anche l'Italia, invitata dalla Francia, prese parte a questo accordo, la linea Parigi-Modane prolungandosi a Brindisi; onde tutta la Valigia attraverserà d'ora innanzi il territorio italiano da Brindisi a Modane, e viceversa.

In vista dell'utile che deve derivare da questa modificazione del transito della Valigia, il nostro Governo ha accondisceso ad un equo ribasso sulla tariffa in corso.

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 15 ottobre (*Gazz. Uff.* del 12 corr.) è approvata la riduzione del capitale della Società per operazioni di credito ordinario e mobiliare, anonima per azioni al portatore, sedente in Bologna col titolo di *Banca industriale e commerciale*, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 24 marzo 1872, portando il detto capitale da lire 1,800,000, diviso in 12,000 azioni da L. 150 ciascuna, a lire 1,200,000, diviso pure in 12,000 azioni da L. 100.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società di credito popolare e di risparmio, sedente in Guardiagrele (prov. di Chieti) col titolo di *Società cooperativa di credito di Guardiagrele*, col capitale nominale di L. 6000, diviso in 200 azioni da L. 30 ciascuna, e colla durata di anni 30 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 13), la Società di credito popolare e di risparmio, sedente in Guardagrele (prov. di Chieti), col titolo di *Banca mutua popolare di Guardagrele*, col capitale nominale di L. 5000, diviso in 10,000 azioni da L. 5 ciascuna, e per la durata di 100 anni, decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto,

Coltivazione indigena del tabacco — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. fa pubblicato il R. Decreto del 27 ottobre p. p., con cui è approvato il regolamento per la coltivazione indigena del tabacco, compilato d'accordo colla Società anonima per la Regia cointeressata dei tabacchi.

Industrie carcerarie. — Leggesi nel *Diritto* del 14:

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, tra i recenti incarichi dati al nuovo Ispettore delle industrie, sig. Virginio De Francisci, ha aggiunto pur quello di visitare gli Stabilimenti carcerarii. I riguardi dovuti alla industria libera esigendo che il lavoro dei condannati non abbia a turbare l'andamento naturale della libera concorrenza, nè recar danno ai liberi cittadini, l'Ispettore anzidetto dovrà quindi studiare quali industrie sieno da esercitarsi nell'una o nell'altra località; se e quali industrie carcerarie ed in quali luoghi possano essere indirizzate a dar vita e alimento ad industrie libere simili o accessorie, le quali altrimenti non esisterebbero o avrebbero languida vita; infine se e quali macchine abbiansi ad adottare per talune lavorazioni, e più specialmente per quelle i cui prodotti sono destinati ad uso della stessa Amministrazione carceraria e di altre Amministrazioni governative. Noi sappiamo che il Ministero del commercio ha dato e darà le anzidette istruzioni di pieno accordo con quello dell'interno.

Debito pubblico. — Leggiamo nel *Diritto*:

La Direzione generale del Debito pubblico, testè venuta da Firenze, si è già per la massima parte sistemata nel nuovo locale del Palazzo delle finanze in via Venti Settembre.

Già sono al posto, tanto la Cassa del Debito pubblico, quanto gli Ufficii per la conversione dei titoli, non che quelli della Cassa dei depositi e prestiti e della Cassa militare.

Vendite di beni ecclesiastici — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dell'Asse ecclesiastico.

Nel mese di ottobre 1879 furono venduti 222 lotti, di ettari 857, are 33, cent. 49. Il prezzo d'asta era di lire 413,045.77. Il prezzo di aggiudicazione fu di L. 494,568.50.

In tutto l'anno in corso, furono venduti 2205 lotti, di

ettari 7800, are 33, cent. 83. Prezzo d'asta L. 5,282,366.09. Id. di aggiudicazione L. 6,690,740.63.

Dal 26 ottobre 1867 a tutto ottobre 1879, furono venduti 130,736 lotti, di ettari 558.376, are 11, cent. 04. Prezzo d'asta 426,767,133.63. Id di aggiudicazione L. 546,697,050.33.

Ufficii telegrafici. — Il 5 corr., in Sarsina (prov. di Forlì), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il petrolio adoperato come combustibile. — Il principio di questa invenzione è riposto nella combinazione dell'aria atmosferica e del vapore mescolato in giuste proporzioni col petrolio e proiettato in forma di spruzzi nel forno. Questa miscela, essendo immediatamente convertita in gas infiammabile, brucia con fiamma chiara, esente da fumo, e di molta intensità calorifera.

Per ottenere questo risultato in un generatore di vapore di una macchina marina, viene impiegato un apparato estremamente semplice.

Sulla parete anteriore del forno viene praticato un piccolo foro, nel quale passa un tubo, che si biforca all'interno del forno stesso in due rami, dei quali uno si connette colla camera di vapore, l'altro col recipiente del petrolio. — Al punto di congiunzione di questi due rami del tubo trovasi un'apertura, che comunica coll'esterno, e dalla quale si dà adito all'aria atmosferica. Delle valvole di speciale costruzione permettono di regolare la quantità di vapore o di olio, che deve essere immessa nel forno. — Questo è tutto il macchinismo necessario.

Questa invenzione, proprietà di John Campell, direttore amministratore dell'*American Hydro-Carbon Gas Company*, fu testè esperimentata sul Tamigi, in presenza di molti invitati. Il piccolo piroscafo *Billy Collins* fu scelto per la prova. Una piccola quantità di legna accesa sotto la caldaia servì ad ottenere il vapore necessario per mettere in azione l'apparecchio. Quindi, aperta un poco la valvola del petrolio e quella del vapore, il petrolio passò nel tubo d'alimentazione, e mescolatosi col vapore, si convertì in una fiamma brillante, che invase il focolare. Di mano in mano che aumentava la pressione del vapore, quella fiamma si sviluppava maggiormente, aumentandosi l'intensità del calorico e producendosi un suono cupo. L'ago del manometro montava rapidamente sul quadrante, e in venti minuti la valvola di sicurezza indicò una pressione di 120 libbre. Era un bel colpo d'occhio: un battello a vapore, che correva rapidamente sull'acqua senza produzione di fumo, coi tubi delle caldaie sempre puliti, senza fuochisti, senza bisogno di aprire le porte dei focolari, infine senza sudiciume, nè di carbone, nè di ceneri. Un giro del manubrio regolava la fiamma, che sembrava volesse sorpassare i limiti del forno, e un secondo giro la riduceva ad una piccola fiamma tranquilla, lunga un piede o due. Dai risultati ottenuti si rilevò una notevole economia di combustibile, a parità di produzione di vapore; ma anche indipendentemente dall'utilizzazione, tutto è in favore dell'olio e contro il carbone. Coll'olio, infatti, si fa a meno della fatica e della spesa dell'accensione, e il macchinista può regolare la fiamma come regola il vapore Il pericolo delle scintille e della bragia è assolutamente rimosso. Lo spazio occupato dall'olio, paragonato a quello necessario pel carbone, è molto minore, e questo è tutto guadagno per il carico. Inoltre il deterioramento delle caldaie, delle graticole de' fornelli, ecc., è oltremodo minore coll'olio; e, appena è necessario il dirlo, la comodità dei passeggieri è molto aumentata dall'essere assolutamente al sicuro da ogni specie di lordura. Questo combustibile è specialmente indicato per quelle barche, nelle quali anche una parte piccolissima dello spazio va tenuta in gran conto. Pei piroscafi oceanici, questo ritrovato deve riuscire anche molto interessante. Una cassa d'olio, collocata in una estremità remota della nave, conterrebbe combustibile sufficiente per un doppio viaggio, e potrebbe essere sostituita ai grandi depositi di carbone, eliminando così gli inconvenienti originati da questi ultimi.

Il piccolo volume del petrolio tende ad allontanare anche la possibilità di un incendio. (*Pittssburg Telegraph*).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Transazioni rare e di poca importanza ebbero luogo la scorsa settimana nei valori ferroviarii.

Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 407 al 405.50; le Obbligazioni relative quasi nominali sul 281.50; del pari i Boni sul 598.

Le Sarde, della serie A, quotate a 290; quelle della serie B, a 293.50; le nuove, a 267 — Le Pontebbane ebbero il prezzo di 440.50 — L'Alta Italia quello di 295.50 — Le Centrali Toscane l'altro di 452.50.

Le Obbligazioni Vittorio Emanuele negoziate a 297 e 296. Le Azioni Ferrovie Romane a 134.75.

CONVOCAZIONI

Banca Nazionale Toscana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corr. in Firenze (Borsa), per la nomina di tre consiglieri e tre censori, in luogo degli uscenti di carica.

Società anonima Livornese per la fabbricazione della soda. — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 8 dicembre p. v., per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione sulle condizioni della Società ed il rapporto dei sindaci sul bilancio 1878, per l'approvazione di questo e per la presentazione del bilancio 1879, per la nomina dei sindaci relativi e del Consiglio d'amministrazione dimissionario.

Società carbonifera austro-italiana di Monte Promina. — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 16 dicembre p. v. in Torino (Borsa), per deliberare sulla riduzione del capitale e per modificazioni agli statuti.

Avvisi d'Asta

Il 25 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della novennale manutenzione del Mandracchio, Sostegno e Naviglio di Cavanella di Po sul confine fra i Comuni di Bottrighe e Loreo, per la presunta annua somma di L. 11,839; nonchè della esecuzione di lavori necessarii di normale sistemazione, per la presunta somma di L. 7709. Manutenzione dal 1º gennaio 1880 al 31 dicembre 1883; e lavori da eseguire nel primo quadrimestre 1880. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2500, idem.

— Sino al mezzodì del 26 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di imbancamento del tratto d'argine destro di Po, detto Golena Borgofranco, per l'estesa di m. 913, in diminuzione della somma di L. 59,856.66, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 4000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Verona, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore del ventesimo, per la sistemazione del forte alto di Rivoli, costruzione di una tagliata-Batteria presso Incanal, e costruzione della strada d'accesso al detto forte di Rivoli, sul dato di L. 650.000 già ribassato del 17.75 p. 0[0. Lavori da eseguire entro 730 giorni. Condizioni d'asta eguali a quelle del primitivo incanto.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligato-

ria del Comune di Castronuovo S. Andrea, che dal confine col Comune di Calvera raggiunge la provinciale S. Chirico Raparo-Roccanova, della lunghezza di m. 6283.14, per la presunta somma di L. 45,477.77. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 5000, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di S. Costanzo (prov. di Pesaro), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria consorziale, che dal ponte sul Metauro presso Fano deve condurre al castello di Piagge, in diminuzione della somma di L. 51,284.55, così ridotta pel ribasso già offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di sistemazione di tre distinti tratti dell' argine sinistro del colatore Canalaccio Tassone, tra il ponte detto della Forca e quello del Magnano, della lunghezza di m. 3007.55, per la presunta somma di L. 55,557. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 2500 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 29 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di S. Costantino Albanese all'incontro della strada mulattiera verso Francavilla, della lunghezza di m. 4710.74, per la presunta somma di L. 61,044.08. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 2000, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dell'ordinaria manutenzione biennale degli stabili di proprietà o d'uso municipale, in diminuzione dell'annuo canone di L. 21,870.29, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale lire 10,000, oltre L. 1000 per le spese d'asta e contratto.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Cave (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riselciamento e sistemazione delle vie interne, per il presunto importo di L. 24,503.62. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 1000.

— Il 1° dicembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Trapani per Castelvetrano alla provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro, della lunghezza di m. 7414, per la presunta somma di L. 240,864. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Vasto, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della ricostruzione di 13 strade interne della città, diviso in due lotti, sul dato complessivo di L. 53,074.60, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 2 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione della strada obbligatoria detta Maccarone nel Comune di Paternò, nel tratto compreso fra la provinciale sopra il detto Comune ed il Vallone detto Licodia, della lunghezza di m. 5607.50, in diminuzione della somma di L. 65,258.43, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro tre anni. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione degli alvei dei torrenti dell'Agro Nolano, comprese le riparazioni di danni in seguito di piene, in diminuzione dell'annua somma di lire 27,123.44, così ridotta pel ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 31 dicembre 1882. Deposito interinale L. 3400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

42ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1879.

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	471,037.14	325.75
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	462,073.81	319.55
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 8,963.33	+ 6.20
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	17,621,757.26	12180 55
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	16,370,382.68	11321.15
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,251,374.58	+865.40
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	163,897.94	141.90
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	138,962.65	121.15
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 24,935.29	+ 20.75
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.48	6,841,434.15	5,925.99
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,145.02	5,939,720.64	5,187.44
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.46	+ 901,713.51	+ 738.55

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,845,75	18,013.49	12,080.68
Piccola Velocità	7,795,67	365.30	2,041.04
Totali . . .	49,641.42	18,378.79	14,121,72

Strade Ferrate Romane

33ª Settimana — *Dal* 13 *al* 19 *agosto* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercitì	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	592,036.79	18,364.35
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	500,050.37	15,735.69
Differenza (in più . . .	24	91,986.42	2,628.66
(in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 19 agosto 1879 .	1,671	17,467,946.01	16,517.57
Periodo corr. 1878	1,657	16,725,844.70	15,949.47
Aumento	14	742,101.31	568.10
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 agosto 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	7,925.60	»	34,952.51	42,878.11
Bagagli e cani.	»	154.09	»	995.63	1,149.72
Merci a G.V. ..	»	664.09	»	4,305.68	4,969.77
Merci a P.V. ..	»	9,129.15	»	35,708 42	44,837.57
Introiti diversi.	»	406.03	»	592.62	998.65
Totale L.	»	18,278.96	»	76,554.86	94,833.82

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Dovendosi provvedere alla fornitura di chilogrammi 150,500 di Amido per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata e per la durata di un anno dal primo gennaio al 31 dicembre 1880, stipulando regolare contratto o per tutto indistintamente il servizio od anche ripartitamente lotto per lotto come qui appresso e cioè:

Lotto I.

Torino	Chilogr.	9,000
Sestri	»	5,000
Cagliari	»	1,000
Milano	»	6,000
Bologna	»	8,000
Parma	»	2,000
Modena	»	3,000
Venezia	»	13,000
	Chilogr.	47,000

Lotto II.

Napoli	Chilogr.	19,000
Chiaravalle	»	4,000
Roma	»	13,000
	Chilogr.	36,000

Lotto III.

Firenze	Chilogr.	25,000
Lucca	»	25,000
	Chilogr.	50,000

Lotto IV.

Palermo	Chilogr.	8,000
Messina	»	2,500
Catania	»	7,000
	Chilogr.	17,500

Il campione dell'Amido ed il capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale in Roma, via Due Macelli, n. 78, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture, o presso l'Uffizio suddetto d'Economato, in piego suggellato, al più tardi prima delle ore 2 pomeridiane del giorno 5 dicembre 1879, colla indicazione sull'indirizzo: — *Offerta per fornitura d'Amido* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lira 1, e redatte in conformità del modello annesso al capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti;

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma non minore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valor nominale.

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Ufficio di Economato;

c) Indicare il prezzo per ogni chilogramma franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci decorrendi da quello dell'aggiudicazione, eseguendo la cauzione definitiva.

Le spese del contratto, bolli e registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione.

Roma, 10 *novembre* 1879.

Il Consigliere d'amministrazione
A. CASALINI.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

SOCIETÀ ANONIMA

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

Il Consiglio d'amministrazione, uniformandosi alla deliberazione presa dall'Assemblea generale del 12 agosto p. p., ha, nella sua seduta del 6 corrente, deliberato che gli Azionisti della Società siano convocati in *Adunanza Generale straordinaria* pel dì 29 *dicembre p. v.*, a mezzogiorno, presso la Sede sociale in Firenze, fissando per la detta Adunanza generale il seguente

PROGRAMMA:

Nomina di membri del Consiglio d'amministrazione.

NB. Escono di carica al 31 dicembre p. v., a forma dello statuto, i signori.

Ciampi cav. avv. Oreste,
D'Amico comm. Edoardo,
Maurogordato comm. Giorgio,
Sacerdoti cav. Giacomo,
Spada cav. Alessandro,
Tommasini cav. Pietro.

Nomina di tre Sindaci per la revisione del bilancio 1879 e di due supplenti ad essi;
Provvedimenti a prendersi in merito al riscatto e proposte di eventuali modificazioni dello statuto.
(Eventualmente) Norme per la liquidazione della Società e nomina della Commissione liquidatrice.
Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 7 *novembre* 1879.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

TORINO, 1879

Tip. Monitore delle Strade Ferrate

Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 26 Novembre 1879 N° 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'INCHIESTA FERROVIARIA

a Bologna ed Ancona

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane tenne a Bologna il 18 corr. l'annunziata seduta nella sala delle adunanze del Consiglio comunale. Erano presenti il sen. Brioschi, presidente della Commissione, i senatori Verga, Torelli, Bembo, Cadorna, il comm. Biglia, e l'on. Genala segretario. Ecco un sunto delle deposizioni fatte.

Il sig. *Ottani*, che ha a Porretta una fabbrica di ferro tirato a maglio, reclama contro il Capo-traffico di Firenze, perchè colpisce le barre di ferro, che escono dalla fabbrica destinate a diventare assi, colla tariffa dei veri assi, e crede dimostrare la giustizia del suo reclamo.

Il sig. *Buratti*, vice-presidente della Camera di commercio, presenta alla Commissione diverse copie dello *Studio* fatto dalla Camera di commercio di Bologna sul servizio ferroviario. Vuole una tariffa unica ed uniforme; non sa comprendere, parlando del trasporto delle merci che più interessano quella città, la differenza di tariffe che si riscontra tra le Ferrovie Meridionali e quelle dell'Alta Italia pel trasporto delle corde e degli spaghi, dei filati e stoppe, delle macchine e meccanismi, e dei salumi.

Crede opportuna la divisione della rete ferroviaria continentale in due reti longitudinali, proposta dal Depretis col progetto del 20 novembre 1877; domanda il servizio cumulativo con tutte le ferrovie estere, notando gl'inconvenienti che si verificano dove esso non è ancora attuato; e desidera che i *tramways* siano coordinati al servizio ferroviario; che il tempo valido pei biglietti di andata e ritorno sia proporzionato alla maggior o minor distanza; trova dannosa pei piccoli commercianti una diversa proporzione di tariffa per un numero maggiore o minore di vagoni; accetta però i vantaggi inerenti alla spedizione di un vagone completo.

L'ing. *Morino*, capo dell'Officina della Stazione di Bologna, dà alcune informazioni sul numero dei carri e carrozze che entrano in riparazione e sul numero degli operaj addetti.

Il sig. *A. Ferrari* fa alcune deposizioni di poca importanza sul carico e scarico della Stazione e sul servizio dei trasporti a domicilio, presa e consegna delle merci, di cui è impresario.

Alle 10 3|4 la seduta venne sospesa, non essendosi presentati parecchi degl'iscritti.

La seduta fu riaperta al tocco e mezzo.

Il sig. *U. Fabbri*, fabbricatore di stoffe di lana e di cotone, trova alto il trasporto del fossile che occorre per la sua fabbrica.

Il sig. *R. Fascinella*, ispettore del traffico delle Ferrovie Alta Italia da Parma a Porretta, nota che i reclami contro la mancanza dei vagoni pel commercio è in questi ultimi anni diminuita. Quanto alle avarìe delle merci, esse avvengono specialmente nella stagione cattiva, e in generale per filtrazione d'acqua nei vagoni, per le quali avarìe si pagano indennizzi. I furti sono scarsi.

Il sig. ing. *G. Ferrari*, capo-sezione per la manutenzione del materiale nel tronco Porretta-Modena, afferma buone le condizioni del tronco da lui dipendente.

Il sig. ing. *Tabboni*, capo-sezione Ferrovie Meridionali, linea Bologna-Rimini e Castel-Bolognese-Ravenna, constata il miglioramento del suo tronco e la continua sostituzione di rotaie d'acciaio a quelle di ferro originarie del 1861, e si estende su alcuni particolari della manutenzione.

Il sig. *Celestino Monari*, negoziante in risi e grani, non ha a far reclami sul trasporto e sulla mancanza di vagoni da altri sentita a lamentare.

L'ing. *E. Philipson*, reggente la sezione principale della trazione Bologna-Piacenza, Bologna-Venezia, Bologna-Porretta, dà interessanti informazioni sul servizio di trazione

e nota la deficienza di locomotive pei treni merci, causa indiretta di ritardi nei treni; non crede necessario un aumento di personale nell'Officina del deposito di locomotive.

Il prof. *A. Marescotti* è pregato dalla Commissione di pronunziarsi per iscritto sulle questioni economiche ferroviarie, avendo declinato di rispondere.

La seduta è stata sciolta alle ore 2 1/4.

La Commissione si recava poi alla Stazione a visitare l'Officina veicoli dipendente dal materiale, il deposito delle locomotive e le Officine annesse, i dormitorii e i bagni pei macchinisti, cosa questa che pochissime Stazioni possono contare. La Commissione era accompagnata nella visita dall'ing. Fusarini, capo-divisione, ing. Morino capo dell'opificio materiale e ing. di trazione *Philipson.* Il sen. Cadorna, nella sua qualità di vecchio militare, si tratteneva a vedere il piano caricatore coll'ing. G. Ferrari.

La Commissione ripartì la mattina del 19 per Ancona. La Società delle ferrovie Meridionali aveva messo a sua disposizione una vettura Pullman.

— Lo stesso giorno 19, la Commissione, arrivata ad Ancona, tenne seduta nel salone di quel palazzo provinciale.

Primo a parlare fu il cav. *Albertini*, il quale, invocando un miglioramento nell'esercizio delle ferrovie, si è mostrato contrarissimo a che lo stesso servizio passi nelle mani del Governo, ritenendo un tale passaggio dannoso all'industria ed al commercio, e ciò anche in omaggio al decentramento che oggi si vorrebbe in ogni singolo ramo di amministrazione. Propone quindi che il Governo, piuttosto che tirare a sè l'esercizio, provveda ad una uniformità di tariffa per tutta la rete italiana, e ad un controllo governativo severo perchè siano impediti gli abusi. Passò quindi a parlare della convenzione stipulata nel 1864 tra le strade ferrate Meridionali e il Ministero dei lavori pubblici, mediante la quale le strade ferrate Meridionali si obbligavano a prolungare, per vantaggio del commercio e anche proprio, il binario ferroviario dalla Stazione al porto, quando poi invece lo hanno prolungato fino al Lazzaretto soltanto, credendo in tal modo di essersi attenute ai patti. L'Albertini prova che il Lazzaretto non poteva considerarsi porto, e quindi il binario doveva essere prolungato fino al molo sporgente, prolungamento che avrebbe portato grandissimo vantaggio al commercio, poichè il trasporto delle merci dal porto al Lazzaretto costa assai di più di quello che costerebbe col mezzo ferroviario. Ha quindi invocato l'appoggio della Commissione perchè la convenzione sia osservata come si doveva. Ha parimente domandato l'abolizione del pagamento della tassa di trazione per il trasporto delle merci dal Lazzaretto alla Stazione.

L'ing. *Almagià* pone in rilievo la gravezza della tariffa alla quale è sottoposto lo zolfo, ed anche la differenza sensibile che corre tra la tariffa di una Società ferroviaria e l'altra. Nota che nell'Alta Italia lo zolfo raffinato è soggetto ad una tariffa maggiore che quello in pane, mentre dovrebbe essere il contrario, perchè lo zolfo raffinato serve a molti rami dell'industria e all'agricoltura. Ciò danneggia assai gli zolfi raffinati delle Romagne, ai quali fanno fortunata concorrenza quelli della Sicilia, che sono trasportati per mare e sbarcano a Genova.

Il conte ing. *Fiorenzi* si è intrattenuto a parlare sulle garanzie e le sovvenzioni offerte dallo Stato, sui contratti fatti con le Società, svantaggiosi per le medesime. Si è mostrato anch'egli contrario al servizio governativo, notando che le cose procedono con maggior regolarità e prontezza quando chi amministra ha un interesse diretto. Egli proporrebbe nell'esercizio delle ferrovie un decentramento su vasta scala, dividendo la rete ferroviaria fra tante piccole Società, le quali darebbero servizii assai più regolari di quelli che oggi danno le grandi. Osservò che il Governo, non avendo un interesse diretto, non curerebbe con amore il buon andamento del servizio.

Il comm. *De Bosis* si è associato a quanto ha detto il cav. Albertini. Ha poi notato la non troppa regolarità del servizio di trasporto delle merci da città a città.

Il cav. Luigi *Rossini* ha invocato che in genere le tariffe abbiano un rapporto col valore della merce; che per es. il prezzo di trasporto per un quintale di pepe non sia eguale a quello per un quintale di caffè o di zucchero.

Il sig. Francesco *Gabrielli*, d'incarico di una commissione nominata dall'Associazione dei Commercianti, ha dato lettura di risposte a parecchi quesiti del questionario, risposte che non mancano d'importanza. Si mostrò favorevole all'esercizio governativo.

Il cav. Gioachino *Terni* si mostrò contrario all'esercizio governativo e favorevole a quello privato, e svolse molte ragioni d'ordine politico-economico-finanziario in appoggio della sua tesi, parlando con lucidità e dimostrando un corredo di cognizioni e di osservazioni pratiche. Invocò poi la uniformità delle tariffe; anzi che il Governo imponga alle Società ferroviarie un sistema di tariffe equo e corrispondente ai desiderii del paese — idea che è stata combattuta dal Presidente della Commissione, dimostrando la impossibilità per parte del governo d'imporre una tariffa forse svantaggiosa in qualche punto alla Società, quando questa poi è nel pieno diritto, come società privata, di non accettarla.

Il signor Isacco *Servadio* si mostrò favorevole al servizio privato, d'accordo nel resto con le osservazioni fatte dalla Camera di commercio.

La seduta è stata tolta alle ore 3,30.

Nella seduta del 20, primo a parlare fu il cav. Antonio *De Santi*, il quale lamentò il ritardo nel pagamento degli assegni sulle merci e la mancanza troppo frequente di mezzi di trasporto.

Il sig. Angelo *Barocci* si è diffuso sull'esercizio ferroviario in genere: ha propugnato l'unicità e uniformità di tariffe e l'abolizione dei privilegi; ha proposto un abbonamento ferroviario pei viaggiatori di L. 500 annue in tutta la rete ferroviaria italiana, e ciò col fine di far viaggiare un numero maggiore di persone, per scopo sia di affari che di studii o diletto, notando che il numero dei viaggiatori in Italia è assai limitato rispetto al movimento ferroviario che si avvera in altri paesi. Tornando sull'argomento delle tariffe, ha detto sarebbe necessario che il nostro commercio di transito si estendesse maggiormente e si riducessero le tariffe al livello di quelle straniere. Ha insistito sull'impianto di scuole ferroviarie, e ciò per dare all'Amministrazione uomini capaci fino dal principio della loro carriera. Si è mostrato favorevolissimo all'esercizio governativo.

Il signor dott. *Ricchi*, Ispettore sanitario delle Meridionali, dopo aver data un'idea abbastanza chiara del modo come è organizzato il servizio sanitario, facendone del pari comprendere i benefici effetti, si è lungamente intrattenuto a parlare sugli studii fatti fino da tempi remoti per combattere nei luoghi paludosi la malaria, che pur troppo in-

festa una buona parte della linea meridionale. Suggerì la piantagione dell'*Eucalyptus*.

Il sig. *Hoffmeister*, ha invocato il provvedimento della comunicazione fra loro, per maggior sicurezza, dei viaggiatori. Ha lamentato la troppa frequenza dei furti di colli di merci e della detrazione di merce dai colli stessi. Ha lamentato anch'egli, specialmente contro le Ferrovie Romane, il ritardo nel pagamento degli assegni.

L'ing. *Benedetti* Francesco capo del servizio Magazzeni, ha parlato sull'organizzazione dei medesimi.

L'ing. *Moreno*, capo del servizio trazione, si è in genere intrattenuto sul suo ramo di servizio, mostrando la convenienza dell'unione del servizio trazione con quello del materiale. Parlò poi sull'applicazione dei freni continui, specialmente ai treni diretti; sulla costruzione delle locomotive in Italia e all'estero, notando che per un tal genere di costruzione anche da noi si sono fatti molti progressi, e che sarebbe quindi possibile l'erezione di una fabbrica di locomotive, che potesse essere messa in condizione di lavorare ad egual prezzo delle fabbriche estere, sotto certe condizioni di buona amministrazione. Disse essere il combustibile italiano poco adatto all'uso ferroviario. Sulla sicurezza dei viaggiatori nei vagoni, è vero che in Italia non si è adottato alcun provvedimento, ma è anche vero che quelli adottati all'estero non approdarono ad alcun utile risultato.

Il comm. *Lanino* capo-servizio traffico e movimento si è intrattenuto a giustificare le Ferrovie dall'accusa d'inosservanza dei patti della Convenzione 1864. Sostenne che a quelli la Società delle Meridionali si è strettamente attenuta; fece rilevare le difficoltà che s'incontrerebbero per il prolungamento del binario fino al molo e il poco vantaggio che ne ritrarrebbero e le Ferrovie e il Commercio. Giustifica il ritardo lamentato nel pagamento degli assegni. Invoca per parte del Governo una modificazione all'ordinamento d'orario. Dà alcune spiegazioni sulle tariffe degli zolfi.

Ultimo a parlare fu dinuovo il cav. *Albertini*, replicando al comm. Lanino circa il prolungamento del binario, invocando dalla Commissione appoggio a che sia fatto. Altrimenti la Camera, suo malgrado, sarà costretta a far valere le proprie ragioni mediante giudizio.

Non essendovi altre persone che volessero prendere la parola, alle ore 3.30 le sedute furono dal presidente dichiarate chiuse in Ancona, prevenendo che saranno continuate fra giorni a Firenze.

STUDIO SULLA ORGANIZZAZIONE
delle Strade ferrate inglesi

(Dalla *Revue générale des chemins de fer).*

(Continuazione e fine — Vedi *N.°* 47*)*

Come abbiamo fatto notare, i prezzi delle tariffe inglesi, tanto generali, quanto speciali, sono stabiliti sotto forma di *prezzi stabili*, fissati secondo l'apprezzamento affatto commerciale della tassa da percepire per ottenere il trasporto, e al di fuori da qualunque formula di base chilometrica. Sarebbe dunque assolutamente illusorio il cercare le basi chilometriche delle tariffe inglesi.

Laonde il sig. Wehrmann fa conoscere, p. es., per le 5 classi di merci, le basi minime che gli agenti del *London and North-Western* gli hanno indicate come quelle che possono essere da essi concesse nel loro traffico locale. Ecco queste tasse:

Classi di merci	Prezzo per tonnellata e chilom. sino ad 80 chil.	al di là di 80 chil.
Classe 1	Fr. 0.11.1	Fr. 0.07.9
» 2	» 0.12.7	» 0.11.1
» 3	» 0.15.9	» 0.12.7
» 4	» 0.19.1	» 0.15.9
» 5	» 0.22.3	» 0.19.1

A queste tasse bisogna aggiungere le spese fisse per le Stazioni di partenza e di arrivo, cioè:
per le merci consegnate a domicilio a Londra Fr. 8.75 per ton.
Id. consegnate a domicilio in provincia » 3.13 »

Secondo le dette cifre, le tasse sarebbero più elevate in Inghilterra che in Francia; poichè, secondo il loro Capitolato d'oneri, le Compagnie non sono autorizzate a percepire più di:

Fr. 0.16 per tonnellata per le merci di 1ª classe
» 0.14 » » 2ª »
» 0.10 » » 3ª »
» 0.08 con base decrescente per quelle di 4ª »

Ma importa di ben considerare, come già abbiamo detto, le basi inglesi sovraesposte non sono che indicazioni date agli agenti locali per fissare il minimo dei prezzi, ch'essi sono autorizzati ad accordare senza riferirne all'Amministrazione centrale, e che, per conseguenza, queste cifre non possono in alcun modo esser prese come termine di confronto nelle basi dei prezzi effettivamente percetti.

Noi insistiamo su questo punto per dimostrare una volta di più lo spirito commerciale che regna nella organizzazione delle ferrovie inglesi.

Ecco, per es., secondo la tariffa depositata alla Stazione, i prezzi realmente percetti tra Londra e Norwich (185 chil.), per ogni 1000 chilog.:

Di Stazione in Stazione		Con presa o consegna a domicilio				
Minerali	Classe speciale	1.a Classe	2.a Classe	3.a Classe	4.a Classe	5.a Classe
Fr. 10.46	17.45	31.82	37.46	45.16	58.49	72.86

Queste tasse fanno emergere delle basi elevate: così, per la 5ª classe (1ª classe delle tariffe francesi) il prezzo di fr. 72.86, che comprende le spese di manipolazione di presa e consegna a domicilio, corrisponde a fr. 0.39.45 per tonnellata e per chilometro.

Al di fuori di queste tasse, esistono dei prezzi speciali per alcune merci. Così i *cereali*, appartenenti alla classe speciale, sono tassati da Londra a Norwich ad un prezzo fisso di 13 55 per tonn:, ossia fr. 0.07 per tonn. e chilometro.

I *formaggi*, posti nella 1ª classe, pagano per lo stesso percorso in ragione di fr. 27.60 per tonnellata, compresi fr. 15.62 per spese di Stazione, di carico e scarico, di presa e consegna a domicilio. La tassa di fr. 12, che rimane pel trasporto propriamente detto, risulta di circa 06 1[2 cent. per tonnellata e chilometro.

Il *vino*, posto nella 3ª classe, è tassato per lo stesso percorso in ragione di fr. 25.65 per tonnellata, cioè, fatta deduzione di fr. 12.60 per tonnellata di spese fisse, secondo una base di circa 05 1[2 cent. per tonn. e chil.

La *ghisa greggia* trasportata fra Birmingham e Londra (180 chil.) paga una tassa che varia tra fr. 15.96 e fr. 16.58 per 1000 chilog., comprese le spese di manipolazione ad ogni estremità.

Se deduciamo da . . . . fr. 15.96 p. tonn.
le spese di Stazione . . . . . fr. 0.75
la presa a domicilio in Londra . » 3.75 } » 7.— »
la consegna a domicilio a Birmingham . . . . » 2.50
rimangono pel trasporto . . . . . . fr. 8.96 »
cioè per tonn. e per chil. circa 0.05 cent.

Il *cemento*, appartenente alla classe speciale, paga per trasporto fra Londra e Wattlington (150 chil.) fr. 12.31 per 1000 chil., ossia fr. 0.077 per tonn. e per chil. fatta deduzione di fr. 0.75 per tonnellata per spese di Stazione.

Il *London Chatham and Dover* percepisce pei *regoli e cu-*

scinetti da Sheffield a Malling (341 chil.) fr. 27.97 per 1000 chilog., ossia fr. 0.078 per tonn. e chil., fatta deduzione di fr. 1.25 per tonnellata spettante alle due Amministrazioni per spese fisse.

Dietro questi esempii fornitici dal sig. Wehrmann, e che, d'altra parte, possono non essere in modo costantemente esatto l'espressione delle tariffe percette, si vede che le tariffe inglesi sarebbero più elevate di quelle che risultano in Francia dall'applicazione delle tariffe speciali delle diverse Compagnie, per distanze analoghe e per merci della stessa specie.

La tariffa del *Clearing-House* colloca nella classe minerale gli articoli seguenti, che sono compresi nella 4ª classe del Capitolato d'oneri delle grandi Compagnie francesi.

Ingrassi, minerali di ferro, sabbia e calce.

In Inghilterra, il peso minimo *per spedizione* è di 4,000 chilogrammi.

In Francia, il Capitolato d'oneri non prestabilisce condizioni di tonnellaggio.

Ecco quali sono, secondo il sig. Wehrmann, e confrontate con quelle delle tariffe francesi, le basi che sono applicate in Inghilterra dal *London and North-Western* e dal *Great-Northern.*

Distanze in chil.	Prezzo per tonnellata e chilometro non comprese le spese fisse		
	North-Western	Great-Northern	Comp. francesi
8	fr. 06	fr. 16.255	Fr. 08
24	» 06.62	» 09.67	» 08
80	» 06.14	» 07.017	» 06
121	» 04.876	» 05.74	» 05
193	» 05.033	» 05.35	» 05
402	» 04	»	» 04
	(1)	(2)	

Dobbiamo però aggiungere che si troverebbe nella raccolta delle tariffe dell'Inghilterra numerosi esempii di tariffe speciali applicabili a codeste merci, dipendenti da basi molto più ridotte e paragonabili a quelle delle nostre tariffe speciali.

Minerale di ferro.

Tra i prodotti della classe minerale inglese, citeremo particolarmente il minerale di ferro, di cui le quantità considerevoli estratte nella Gran-Brettagna e nell'Irlanda contribuiscono potentemente, col carbone fossile, allo sviluppo dell'industria metallurgica dell'Inghilterra.

Infatti, l'estrazione del minerale di ferro in questo paese è di circa 15 milioni di tonnellate all'anno, che producono 6,500,000 tonn. di ferro. Su questa quantità di minerale, il *North Eastern Railway* ne trasporta ogni anno più di 6,500,000 tonn. I prezzi applicati da questa Compagnia sono i seguenti:

DISTANZE	Prezzo per tonnell. comprese le spese di Stazione (fr. 0,75)	Base chilometrica dedotta	Prezzo per tonnell. non comprese le spese di Stazione	Base chilometrica dedotta
Sino ad 11 chil. (minimo)	Fr. 0.87	Fr. 0.0791	Fr. 0.12	Fr. 0.0109
da 12 a 16 »	» 1.17	» 0.07312	» 0.42	» 0.0263
da 17 a 31 »	» 1.84	» 0.05935	» 1.09	» 0.035

Nel suo lavoro, il sig. Wehrmann indica dei prezzi per 5000 chilog. per tutto il percorso nelle distanze sovraindicate, e per avere la base per tonnell. e chil. egli deduce fr. 3.75 per 5000 chilog.

Esempio. — Sino ad 11 chil. (7 miglia inglesi), *minimum* della distanza da tassare, il prezzo applicato per 5000 chilog. è per tutto il percorso di . . . . fr. 4.35
Se si deducono le spese di Stazione . . . . . » 3.75

Restano come tassa per 5000 chilog. . . . . . fr. 0.60
Cioè per 1000 chilog. . . . . » 0.12
ossia fr. 0.0109 per tonnell. e chil.

(1) Al di là di 402 chil. si percepiscono fr. 0.0318 per tonnellata e per chilometro.

(2) Al di là di 193 chil. da aggiungere alla tassa per 193 chil., fr. 0.04821 per tonnellata e per chilometro.

Ma siccome i trasporti sulla ferrovia del *North-Eastern* si effettuano a brevissime distanze, così le spese di Stazione di fr. 0.75, in luogo d'essere un accessorio, sono invece la tassa principale. Deducendole, infatti, dal prezzo totale prima di calcolare la base chilometrica, si trova che questa base è ascendente, mentre in realtà i prezzi, comprese le spese di Stazione, sono a base decrescente.

Il confronto dei prezzi percetti dal *North-Eastern* con quelli delle linee francesi non può dunque farsi utilmente che a patto di comprendere le spese fisse obbligatorie in ogni paese. Da tale confronto risulta che le tasse applicate in Inghilterra sono generalmente più elevate di quelle percette in Francia, specialmente per le piccole distanze.

Carbon fossile e Coke.

I trasporti di carbon fossile costituiscono in Inghilterra una parte importantissima del traffico.

Sappiamo, infatti, che si estrae ogni anno in questo paese circa 130 milioni di tonn. di carbon fossile, di cui 12 a 13 milioni di tonn. sono esportati e 30 milioni impiegati nella fabbricazione del ferro.

La sola ferrovia del *North-Eastern* ne trasporta 500,000 tonn. alla settimana, ossia 26 milioni di tonn. all'anno, il doppio circa della quantità totale spedita dal bacino della Ruhr, quattro volte più del totale delle spedizioni sulla ferrovia del Nord, e quasi due volte tanto del totale delle spedizioni di tutte le ferrovie francesi.

Su questa quantità, 15,000 tonn. soltanto sono inviate settimanalmente verso il distretto siderurgico del Cumberland; una gran parte è asportata dai docks della Tyne. Questo porto, che appartiene al *North-Eastern*, trovasi situato presso Durham nelle vicinanze del distretto carbonifero di questa Compagnia.

Considerevoli quantità sono dirette verso gli stabilimenti metallurgici dei dintorni di Middlesborough, a 48 chil. dal centro del bacino di Durham.

Se sono esatte come si ha tutta la ragione di credere le indicazioni raccolte dal sig. Wehrman dagli agenti della Compagnia del *North-Eastern*, e da lui esposte in forma di quadro annesso al suo lavoro, i prezzi pei trasporti di carbone fossile e coke sarebbero più elevati di quelli percetti in Francia pegli stessi trasporti.

Sulla rete del Nord, p. es., dove il traffico del carbon fossile rappresenta il terzo del prodotto totale delle merci a piccola velocità e pressochè la metà del tonnellaggio di queste merci, i prezzi percetti variano tra 0,06 e 0,0243, comprese le spese di Stazione.

Le Compagnie d'Orléans e di Lione applicano egualmente dei prezzi assai ridotti alle spedizioni fatte alla partenza dalle miniere situate sulle loro reti.

Posizione legale delle Ferrovie in Inghilterra.

Dalle informazioni raccolte dal sig. Wehrman risulta che le prime leggi speciali per le ferrovie non furono votate che nel 1845, allorchè molte linee eransi già sviluppate sotto il regime di atti di concessione assai diversi e basati quasi esclusivamente sul diritto pubblico delle ferrovie.

Nondimeno vi sono leggi speciali relative ai contratti di trasporto, che legano le Ferrovie, ma i cui effetti non sono generalmente ammessi dal punto di vista del diritto.

Per quanto concerne le conseguenze del loro esercizio, le Ferrovie si trovano come tutti gli altri esercenti trasporti, sotto il regime del diritto comune, cioè sono soggetti alle disposizioni della legge del 23 luglio 1830 per la protezione efficace dei mastri di posta e vetturali contro la perdita degli oggetti di valore non assicurati, o le avarie che potrebbero loro sopraggiungere.

Non esiste in Inghilterra alcun regolamento di esercizio, d'uso generale e pubblico, e determinante le condizioni di responsabilità delle ferrovie. Non si portano a conoscenza del pubblico se non le poche condizioni speciali relative al contratto di trasporto, stampate sulle formule delle note di spedizione, di cui si è parlato più sopra.

Tale è press'a poco il breve riassunto delle molte questioni trattate nell'interessantissimo lavoro del sig. Wehrmann; e saremo ben lieti (dice la *Revue générale des chemins de fer*) se la breve analisi da noi fatta persuaderà alcuni dei nostri lettori a leggere il libro stesso.

Nostre Corrispondenze

Roma, 25 novembre.

Riprendo l'argomento, in parte trattato nella mia ultima lettera, cioè quello degli stanziamenti per l'anno 1880, proposti dal Ministro dei lavori pubblici per provvedere alla costruzione delle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno.

La somma totale proposta a stanziarsi per le linee di 1ª categoria sarebbe, come vi dissi nella precedente mia, di L. 19,600,000, delle quali L. 19,340,567 a carico dello Stato, e L. 259,433 a carico delle Provincie; e la detta somma verrebbe ripartita per le diverse linee nella proporzione seguente:

1. Novara-Pino	L.	5,000,000
2. Roma-Sulmona	»	5,000,000
3. Parma-Spezia	»	3,500,000
4. Faenza-Pontassieve	»	1,500,000
5. Codola-Nocera	»	600,000
6. Eboli-Reggio	»	3,500,000
Somma che il Ministro si propone di tenere disponibile per ripartire fra le due linee, pure di 1ª categoria, Terni-Rieti-Aquila e Campobasso-Benevento, qualora ne venisse risoluta la concessione fatta alla Società delle Strade Ferrate Meridionali, ed in conseguenza il Governo dovesse provvedere alla costruzione delle linee stesse	»	500,000
Totale	L.	19,600,000

Per le linee di 2ª categoria si propone in complesso uno stanziamento di L. 6,355,867, delle quali L. 5,720,200 a conto dello Stato, e L. 635,667 a carico delle Provincie, e così ripartite fra le seguenti linee:

1. Ivrea-Aosta	L.	2,222,200
2. Sondrio-Colico-Chiavenna	»	555,600
3. Belluno-Feltre-Treviso	»	888,900
4. Macerata-Albacina	»	666,700
5. Ascoli-San Benedetto	»	555,600
6. Teramo-Giulianova	»	666,700
7. Avezzano-Roccasecca	»	222,200
8. Taranto-Brindisi	»	333,300
9. Siracusa-Licata	»	222,200
Somma disponibile da ripartirsi fra le altre linee della stessa categoria	»	333,300
	L.	6,666,700
Economie che si propone di fare, adottando per talune linee sistemi economici di costruzione	»	310,833
Residua la somma a	L.	6,355,867

La somma totale proposta per le linee della 3ª categoria ammonta a L. 3,945,172, e di queste L. 3,156,092 sono a carico dello Stato, e L. 789,080 a carico delle Provincie. Il riparto di detta somma per linea è il seguente:

1. Novara-Varallo	L.	625,000
2. Carmagnola-Bra	»	500,000
3. Cuneo-Mondovì	»	625,000
4. Ferrara-Ravenna-Rimini	»	750,000
5. Zollino-Gallipoli	»	500,000
Somma disponibile che potrà essere ripartita fra altre linee della stessa categoria	»	1,400,000
Totale	L.	4,400,000
Economie da farsi, adottando sistemi economici ed applicando anche lo scartamento ridotto	»	454,828
Residuano	L.	3,945,172

Per le linee della 4ª categoria lo stanziamento ammonta complessivamente a L. 2,021,341, delle quali sono imputabili allo Stato L. 1,283,141, ed alle Provincie L. 738,200.

In questa categoria il Ministro dei lavori pubblici ha proposto lo stanziamento nel 1880 di L. 160,000 per la sola linea Lecco-Colico, compresa per legge nella categoria stessa, lasciando la rimanente somma di L. 1,861,341 a disposizione per poterla ripartire, quando si conosceranno le deliberazioni definitive delle Provincie, circa la costruzione delle ferrovie che toccano il rispettivo territorio, e che potrebbero essere classificate in questa categoria.

Siccome poi per talune linee le Provincie interessate hanno deliberato di anticipare non solo la propria quota di concorso, ma anche la quota di spettanza del Governo, così l'on. Ministro dei lavori pubblici ha ritenuto che per queste linee, durante il 1880, si possa spendere la somma complessiva di L. 9,000,000; la quale viene distribuita nel seguente modo:

Linee di 2ª categoria.		
1. Messina-Patti-Cerda	L.	2,700,000
2. Adria-Chioggia	»	400,000
Linee di 3ª categoria.		
1. Mestre-S. Donà-Portogruaro	L.	1,000,000
2. Foggia-Lucera	»	500,000
3. Foggia-Manfredonia	»	1,000,000
Linee di 4ª categoria.		
1. S. Pietro in Casale-Cento	L.	600,000
2. Reggio-Caroggio-Carpi	»	800,000
3. Macerata-Civitanova	»	600,000
4. Adriatico-Fermo-Amandola	»	600,000
5. Sassuolo-Modena, Mirandola-S. Felice Finale	»	600,000
6. Monchiero-Dogliani	»	200,000
Totale	L.	9,000,000

Volendo ora riassumere le cifre che vi ho più sopra esposte, veniamo al risultato che nel prossimo anno si possa spendere complessivamente la egregia somma di L. 40,922,380, la quale verrebbe ripartita fra Governo e Provincie come segue:

Concorso del Governo	L.	29,500,000
Quote obbligatorie delle Provincie	»	2,422,380
Quote di anticipazioni votate dalle Provincie	»	9,000,000
Totale	L.	40,922,380

È però naturale che, non essendosi fin d'ora tutte le Provincie pronunciate sull'entità del concorso che intendono dare, oltre quello obbligatorio, e sul modo di prestarlo, le quote di anticipazione delle Provincie sovraesposte in L. 9,000,000, potrebbe subire un sensibile aumento.

Passando ad altro, vi dirò che la Deputazione provinciale di Bologna ha deliberato di far procedere allo studio definitivo della linea ferroviaria diretta di 3ª categoria da Bologna per S. Giovanni in Persiceto ed Isola della Scala a Verona, e ne ha chiesta l'autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero di agricoltura e commercio si è pronunciato favorevolmente su di un progetto di tariffa speciale pel trasporto a piccola velocità delle macchine agrarie. Un tale progetto venne sottoposto al predetto Ministero da quello dei lavori pubblici, dopo che le Amministrazioni delle tre principali reti ferroviarie si pronunziarono disposte ad adottare una tale tariffa speciale, mercè la quale per le macchine agrarie si pagherebbe il prezzo di centesimi trenta per vagone e per chilometro, senza distinzione della portata del vagone, ed il diritto fisso sarebbe di centesimi dieci per ogni tonnellata.

Il prelodato Ministero di agricoltura e commercio ha pure dato il suo assentimento a talune modificazioni ed aggiunte, proposte dalla Direzione generale delle ferrovie Meridionali, alle tariffe della propria rete ed a quelle della rete siciliana: riguardanti le spedizioni delle carrozze montate, dei birocci, birroccini, sedioli e carri smontati, dei daini, cervi, cerviotti, caprioli, stambecchi, camosci ed animali simili in gabbie.

X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci affrettiamo ad annunciare che sabato, 29 corr., verrà attivato un nuovo treno diretto serale fra Torino e Genova, indipendentemente dall'altro direttissimo Torino-Roma. I due treni saranno stabiliti nel seguente modo:

Primo treno: partenza da Torino 6.40 pom. con viaggiatori per Genova, città, e colle fermate di Moncalieri, Troffarello, Asti, Felizzano, Alessandria, Novi, Serravalle, Busalla, Pontedecimo, Sampierdarena; arrivo a Genova 11.10 pom. Prenderà viaggiatori da Torino per Milano a tariffa ridotta.

Questo treno, come si vede, tornerà molto utile ai paesi cui si ferma, ed a quelli ai quali si da un'apposita corrispondenza, perchè, oltre d' offrire un comodo servizio locale, permetterà ai viaggiatori diretti oltre Genova verso Roma ed oltre Alessandria verso Firenze di recarsi con pochissima perdita di tempo alle Stazioni di fermata del convoglio direttissimo successivo, specialmente destinato al servizio delle grandi comunicazioni.

Secondo treno direttissimo: partirà da Torino alle 7.30 pom.; si fermerà ad Asti, Alessandria, Novi e Genova, nelle quali Stazioni non lascierà viaggiatori, ma prenderà quelli per Chiavari ed oltre, e per Tortona ed oltre. Esso giungerà a Genova alle 11.32, e di là proseguirà direttamente per Roma coll'orario attuale del treno 37.

Questo treno direttissimo avrà poi nella sua composizione anche una vettura speciale a 12 letti, che farà il viaggio direttamente da Parigi a Roma per la via di Modane, Torino, Genova, Roma e ritornerà coi treni diretti per la medesima via.

Veniamo informati che la Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici un progetto di convenzione, mediante il quale la Società delle Ferrovie stesse si obbligherebbe, a determinate condizioni, di provvedere tosto a suo carico alla costruzione delle linee Terni-Rieti-Aquila e Termoli-Campobasso-Benevento, facienti parte delle linee che furono concesse colla legge del 14 maggio 1865.

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Romane ha incaricato il proprio Direttore delle costruzioni comm. Tarducci, di procedere, d'accordo col funzionario che verrà delegato dalla Società delle ferrovie Meridionali, alla compilazione del progetto definitivo di un tronco di strada ferrata che congiunga la Stazione di Napoli col porto.

Allo scopo di studiare le condizioni e i bisogni della Stazione di Udine, in relazione ai già approvati lavori d'ampliamento, fu tenuto ieri l'altro, 24 corr. un sopralluogo in concorso del sig. comm. F. Biglia, Ispettore tecnico governativo, dei rappresentanti dell'Amministrazione ferroviaria cav. Gelmi, ing. Kossuth e cav. Richard, nonchè di quelli della locale Camera di commercio e del Prefetto.

Ci riserbiamo di riferirne quanto prima i risultati.

Ci scrivono da Roma che verrà quanto prima presentato al Parlamento un progetto di legge per la sorveglianza delle caldaie a vapore. Questo progetto è ora in corso di studio presso il Ministero d'agricoltura e commercio.

Attualmente non esiste in Italia alcuna legge che regoli un tale servizio, vigendo soltanto nel Lombardo-Veneto l'ordinanza austriaca del 1854. Si tratta pertanto di provvedere con una legge, dandovi una forma consentanea ai progressi ed ai bisogni dell'industria.

A coprire il posto di Direttore della ferrovia Torino-Lanzo, rimasto vacante in seguito alla morte del notaio cav. Trivero, è stato chiamato il giovine e distinto ingegnere Bignami.

Ce ne rallegriamo col Consiglio d'Amministrazione di quella Società per l'ottima scelta, e con l'egregio ingegnere pel meritato onore.

La Direzione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha ricevuto gli elenchi delle Ditte nazionali che possono venir chiamate alle gare per forniture di materiali, veicoli, attrezzi, ecc.

Questi elenchi sono stati redatti parte dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio, e parte dal Consiglio d'Amministrazione delle predette ferrovie, in base alle indicazioni date dalle diverse Camere di commercio ed arti del Regno.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ha concesso la riduzione del 50 0[0 sulla tariffa di trasporto da Carrara a Torino ed indi a Milano della statua abbozzata pel monumento da erigersi in Milano ai martiri di Mentana.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia alla Camera dei deputati. — Nella riapertura della Camera, il 19 corr., il Presidente annunciava le seguenti interpellanze:

Una dell'on. *Delvecchio*, così concepita:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'on. Ministro dei lavori pubblici sulle condizioni delle ferrovie dell'Alta Italia ».

Un'altra dell'on. *Di Sambuy*, del tenore seguente:

« Stante il peggiorato servizio ferroviario sulla rete dell'Alta Italia, debbo pregare la E. V. di voler prevenire S. E. il Ministro dei lavori pubblici che intendo muovergli in proposito, e sui provvedimenti che crederà del caso, una interrogazione al riaprirsi della Camera, convinto qual sono che l'urgenza del caso non consenta di aspettare la discussione del bilancio dei lavori pubblici ».

Ma, in seguito all'annunciata crisi ministeriale, la Camera prorogava le sue sedute al 27 corr.

Ferrovie della provincia di Roma. — Nella seduta del 20 corr., il Consiglio provinciale di Roma iniziò la discussione intorno al concorso della Provincia nelle spese per le costruzioni ferroviarie.

Fu discussa prima la linea Viterbo-Altigliano.

Il Consiglio approvò la proposta di concorrere nella quota di contributo, determinata dalla legge 29 luglio 1879 per quella linea, da costruirsi con sistema economico.

— Nella seduta del 21 il Consiglio votò una proposta sospensiva circa la linea dalla Stazione di Frascati alla

città. Si studierà se la linea stessa possa avere un'utile prosecuzione.

Il Consiglio ha poi deliberato di concorrere per la quota di contributo richiesto per la linea Velletri-Terracina.

— Il Consiglio ha infine discusso nella seduta del 22 intorno alla linea ferroviaria Viterbo-Roma, ed ha conchiuso coll'approvazione del seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio delibera di contribuire alla linea Viterbo-Roma, a termini degli articoli 10 e 11 della legge 29 agosto 1879, facendo voto che venga costruita a sistema economico, invitando i comuni interessati a costituirsi in consorzio colla Provincia per soddisfare alle esigenze della legge. »

Furono finalmente approvate le due ultime parti dell'ordine del giorno, proposto dalla Commissione, pei progetti ferroviari:

« Il Consiglio delibera:

« Di porre a carico dei Comuni direttamente interessati un terzo del contributo di cui al n. 1;

« Di autorizzare la Deputazione provinciale a contrarre colla Cassa dei depositi e prestiti (Cassa delle strade ferrate) a termini dell'articolo 28 della suddetta legge, un mutuo per la somma corrispondente al contributo della Provincia, tostochè sarà determinata l'epoca da cui deve incominciare il versamento del contributo medesimo. »

E così fu esaurita la discussione sulla questione del concorso provinciale nelle cootruzioni ferroviarie.

A questo proposito, ci piace riportare dall'*Opinione* del 24 corrente le seguenti linee, a cui ci associamo:

Il nostro Consiglio provinciale ha terminato ieri l'altro sera la discussione sul contributo alle ferrovie della Provincia, contemplate dalla legge 29 luglio 1879. Le tre sedute nelle quali fu trattata tale materia saranno certo annoverate tra le più notevoli della sessione; tutto procedette con serietà e con ordine, i varii oratori che si succedettero esposero i fatti con competenza e chiarezza, e commentarono gli articoli di legge con molta sagacia: le deliberazioni prese furono inspirate dai più lodevoli sentimenti d'imparzialità e giustizia.

Gran parte di tale risultato si deve all'opera solerte della Commissione, alle premure dell'egregio prefetto comm. Mazzoleni; all'accordo perfetto che regna nella Deputazione provinciale, la cui condotta in tale circostanza è la migliore risposta agli attacchi che le vengono mossi.

Il Consiglio decise di contribuire a termini di legge, rivalendosi per un terzo sui Comuni, alle linee Viterbo-Attigliano, Roma-Viterbo, Velletri-Terracina.

Il concorso alla linea di Frascati fu sospeso per una questione di forma, ma sarà certo approvato appena la questione tornerà in Consiglio.

I due tronchi Attigliano-Viterbo e Viterbo-Roma, che formeranno una sola linea Attigliano-Roma, avvantaggeranno grandemente tutta quella regione fertile, industre e popolosa che si stende alla destra del Tevere in direzione di Viterbo.

La Velletri-Terracina gettata attraverso l'Agro Pontina, potrà essere fattore potentissimo del suo risanamento e collegarsi opportunamente in seguito alla nuova linea progettata Roma-Napoli.

La Provincia avendo assunto su di sè il contributo, rivalendosi sui Comuni, ha preso la direzione esclusiva in tale questione. Tutta l'opera sua deve ora intendere a riunire la somma totale necessaria alle costruzioni, poichè assicurate queste, non può dar pensiero l'esercizio, le cui spese saranno certamente pagate dalle due linee.

Ci auguriamo ora che sia felicemente condotta a termine l'opera così bene iniziata, e sia fonte di prosperità e ricchezza per la nostra Provincia.

Ferrovia Legnago-Monselice. — Il Consiglio provinciale di Padova il 18 corr. deliberò quanto segue:

Sull'esecuzione del progetto ferroviario Legnago-Monselice, dietro relazione del deputato cav. Trieste, e dopo lunga e viva discussione sull'incidente del punto d'allacciamento della ferrovia alla linea di Padova-Rovigo, discussione sostenuta dai consiglieri Nazari, Chinaglia, Breda Stefano Maluta, Turazza, Carazzolo, Moroni, Coletti, Pagan, Beggiato; e respinto l'emendamento proposto, che fosse, cioè, aggiunto alla prima delle proposte della Deputazione il voto del Consiglio per l'attacco alla Stazione di Este (essendo d'altronde riservata per legge al Governo la facoltà di determinarlo), il Consiglio ha approvato a grandissima maggioranza e con lievi modificazioni le tre proposte della Deputazione, che sono:

1. Di concorrere col 20 0[0] nella spesa di costruzione e d'armamento del tronco di ferrovia Legnago-Monselice inscritto nella tabella *C* al N. 34, della legge 29 luglio 1879, N. 5002 (Serie II) in proporzione alla interessenza della Provincia di Padova in detta ferrovia, valendosi del disposto degli art. 4, 5, 7 e 8 di detta legge pel concorso dei Comuni interessati.

2. Di offrire al Governo di concorrere con *cinque decimi* sull'intero contributo dei Corpi morali nelle spese di costruzione e d'armamento di detta ferrovia oltre alla quota ad essa spettante, giusta l'art. 5 della legge, come dalla deliberazione al N. 1, a fine di avere la precedenza nell'ordine di costruzione, com'è disposto dall'art. 15, vincolando tale offerta alla condizione che i lavori sieno intrapresi almeno entro il biennio 1880-81, e di procurare dai Comuni interessati il loro maggiore concorso anche in questo contributo oltre il limite fissato dalla legge.

3. Di autorizzare la Deputazione provinciale a procurarsi le somme necessarie a soddisfare la quota dei *due decimi e dei cinque decimi* aggiunti, approfittando della emissione dei titoli che saranno creati dalla Cassa delle strade ferrate, in base all'art. 28 della legge 29 luglio 1879, qualora non potesse procurarsi le dette somme colla contrattazione di un prestito speciale a condizioni più vantaggiose.

Ferrovia Milano-Erba. — Venerdì, nonostante il tempo cattivo, ebbe luogo la corsa di prova sul tronco Mariano-Inverigo, della linea ferroviaria Milano-Erba, per parte della Direzione della ferrovia, di alcuno dei promotori e di qualche invitato. Gli intervenuti vennero gentilmente accolti dal sig. marchese Crivelli, ed invitati alla sua villa, ove furono serviti di vini e di rinfreschi.

In onta alla copiosa neve caduta, la linea era in perfetto stato, e la prova riuscì egregiamente.

L'apertura dell'esercizio, che dal Ministero era stata autorizzata per sabbato, venne ancora rimandata, non avendo il R. Commissario proceduto, causa del cattivo tempo, alla constatazione di alcune opere di complemento state ordinate.

Ferrovia Carmagnola-Bra. — L'adunanza tenutasi il 19 corr. in Torino dai varii interessati per la costruzione della ferrovia Carmagnola-Bra fu assai numerosa; v'intervennero, oltre all'Ingegnere-Capo della Provincia di Torino, l'avv. Bellono per la provincia di Cuneo, l'avv. Massa e l'avv. Frescot per quella di Torino, l'avv. Mongini come rappresentante dei Comuni di Bra e Sommariva. Non si prese alcuna deliberazione definitiva; ma si mandò ad un Comitato di studiare la questione, se convenga meglio al Consorzio di concedere un premio a qualche Istituto di credito, il quale, mentre subingredirebbe nei diritti dei Comuni e della Provincia rimpetto al Governo, farebbe a suo rischio e pericolo l'anticipazione della somma per la costruzione della ferrovia; oppure se non sia più vantaggioso per il Consorzio di provvedersi egli direttamente, per mezzo di qualche Istituto di credito, i fondi necessarii e costrurre a proprie spese la ferrovia.

Ferrovia Torino-Pinerolo. — La Deputazione provinciale di Torino, deliberando *in via d'urgenza* nella seduta di lunedì 17 corr., dichiarò di non aver alcuna cosa da opporre alla iniziativa presa dalla Società ferroviaria Torino-Pinerolo per il prolungamento della sua linea fino a Torre Pellice, purchè tale concessione sia ottenuta entro un termine prefisso.

Riduzioni di tariffe. — Il *Diritto* dice che le Società delle ferrovie italiane hanno accordato le riduzioni di tariffe, che sogliono dare in simili circostanze, per il trasporto dei prodotti che saranno diretti ai porti di Ve-

nezia, Ancona e Brindisi, e destinati all'Esposizione universale di Melbourne.

Tramways di Firenze. — Leggesi nella *Nazione*: La Giunta comunale accoglieva favorevolmente la domanda dei signori Otlet e Guillon, di autorizzare cioè la Società dei *Tramways* di Firenze a costruire, in luogo del prolungamento del braccio lungo le loggie di Santa Maria Novella, già concesso alla Società stessa, altro cambio sulla Piazza e precisamente dal lato destro di quello già esistente. Autorizzava pure i signori Otlet e Guillon a sopprimere i due cambi di linea già esistenti e prima e dopo il cavalcavia delle ferrovie romane sulla strada pistoiese, ed a costruire un cambio sulla strada stessa vicino alla Villa Demidoff, riservandolo per una macchina di riserva, che all'occorrenza possa essere necessaria per la salita del Ponte alle Mosse.

Tramway Pinerolo-Torre Pellice. — L'*Eco delle Alpi Cozie* sa essersi formato in questi giorni un Comitato promotore per la costruzione di un *tramway* a vapore da Pinerolo a Torre Pellice, appoggiato dal locale Istituto di credito.

Tramway Firenze-Campi. — Domenica scorsa, come annunciammo nel precedente numero, ebbe luogo la inaugurazione di questo nuovo *tramway* a vapore. Alle 11 1/4 tre carrozze, trainate da una sola macchina, partivano dalla piazza Santa Maria Novella e giungevano in men di un'ora a Campi, trasportando un'eletta di circa cento invitati, fra i quali il Prefetto, le principali Autorità e parecchi ragguardevoli personaggi.

La *Nazione*, dalla quale stralciamo questi cenni, dice che la via fu percorsa fra gli evviva della popolazione, che si accalcava sulla strada, e degli invitati stessi al vedere con quanta facilità la macchina superasse con sì lungo treno le difficoltà della strada ai ponti delle Mosse e del Maccione.

All'arrivo a Campi si trovò che quella bella borgata era tutta in festa. Centinaia di bandiere ornavano le finestre di tutte le case; la popolazione acclamava alla ferrovia, e la banda salutava il Prefetto suonando l'inno reale.

Nella bella villa Rucellai, ebbe luogo un banchetto, dato a cura della Società del *Tramway* di Firenze, alla fine del quale vennero pronunciati discorsi d'occasione.

Tramway Cuneo-Caraglio-Dronero. — Domenica scorsa ebbe luogo l'annunciata inaugurazione del *tramway* Cuneo-Caraglio-Dronero, la quale è riuscita benissimo.

Dopo la benedizione del vescovo, la locomotiva partì trascinando seco due vetture piene di rappresentanze ed invitati.

Tutta la linea, che consta di 20 chilometri circa, fu percorsa senza nessun inconveniente.

I Comuni percorsi erano festanti.

A Caraglio si ebbe un festevole ricevimento dal Municipio.

A Dronero si firmò il processo verbale d'inaugurazione; quindi ebbe luogo uno splendido banchetto in casa del Sindaco Voli-Avena.

Il servizio fu eccellente. Alle frutta si fecero parecchi applauditi discorsi con brindisi all'Impresa, alla concordia dei Comuni, ai Sovrani, al Piemonte e all'Italia.

L'Impresa, rappresentata dall'egregio Direttore della Società signor Berrier-Delaleu, ebbe meritate lodi, alle quali noi pure ci associamo, poichè ha saputo in soli 70 giorni condurre a fine l'opera, malgrado che si dovessero superare difficoltà non piccole, curve a raggio ristretto, salite di una non indifferente pendenza, e tanti altri ostacoli che non conta di indicare.

Tramway Monza-Barzanò — Il 18 corr., con un sole da primavera, partiva il treno che inaugurava l'esercizio del *tramway* da Monza e Casatenuovo.

Pennoni, fiori e bandiere ornavano la piazza; la musica del Comune di Barzanò salutava l'arrivo dei treni, che trasportavano numerosi gli abitanti dei Comuni attraversati.

Per chi vive alla campagna, non è poca risorsa un *tramway* che vi possa trasportare, comodo, sicuro e lesto, alla città, e si deve riconoscenza al Conte Greppi e Comitato ed all'ing. Guido Del Mayno che ideò e seppe condurre a buon esito un progetto, che presentava moltissime difficoltà tecniche. Si spera che fra poco si potrà percorrere anche la restante parte, per arrivare a Barzanò, essendo pressochè ultimato anche questo breve tratto.

Tramway Torino-Gassino. — La Deputazione provinciale di Torino, sulla domanda del Comitato promotore, deliberò in massima di proporre a suo tempo al Consiglio provinciale un sussidio per la costruzione del *tramway* a vapore fra Torino e Gassino.

Tramways di Genova. — Il Consiglio provinciale nella seduta del 18 corr., sulla proposta del relatore Brusco, approvava il sussidio della Provincia in lire *quattro mila* alla Compagnia generale del *Tramway* per la manutenzione della traversa di Rivarolo fino a che sarà usufruita dalla Compagnia stessa.

La tettoia della Stazione di Ancona. — Riproduciamo assai di buon grado il seguente articoletto, pubblicato nel *Corriere delle Marche* del 20 corr, in cui viene fatta una descrizione abbastanza chiara ed esatta di un'opera, che onora l'ingegno e l'industria italiana. L'autore del progetto, è l'egregio nostro amico e collaboratore ing. Moreno, che fece pur quello della tettoia della Stazione di Foggia. Ecco quanto scrive il *Corriere*:

La tettoia della nostra stazione è pressochè al termine; manca solo di completare il frontone dal lato di ponente.

Si compone di 38 centine di ferro che hanno la forma di una falce. Ciascuna è costituita da un arco parabolico esterno, di cui le estemità sono collegate da un tirante di acciaio incurvato leggermente in linea spezzata. Il tirante è riunito all'arco esterno da ferri inclinati, in modo che l'intera centina forma un insieme di triangoli simmetrici più o meno grandi a seconda che sono più o meno vicini all'asse della tettoia. Le centine, collegate trasversalmente tra loro da travicelli di ferro, sostengono la copertura, che nella parte centrale e nelle laterali estreme è di lastre ondulate di zinco, nelle parti intermedie dei due versanti di lastre di vetro, disposte su quattro file della grossezza di otto millimetri. Nel culmine della tettoia vi è uno sfiatatojo il quale è molto depresso in confronto di quelli che sono nelle altre tettoie.

La lunghezza della tettoia è di metri 140, la larghezza di metri 31. Copre quindi una superficie di metri quadrati 4350. Il suo peso è di 2200 quintali; in questo peso le lastre di vetro entrano per 350 quintali. Il costo sarà di L. 130,000 circa.

Chi ebbe occasione di vedere le tettoie dell'Alta Italia, e segnatamente quelle di Bologna e di Torino, resterà sorpreso per l'estrema leggerezza e semplicità di forma e di costruzione della nostra, la quale in tutte le sue parti è tanto armonica che l'occhio ne resta completamente appagato.

Gl'intenditori poi dicono che, tanto nell'insieme come nei particolari di costruzione, è uno dei più bei lavori che nel genere tettoia si sia fatto, sì da marcare un vero progresso.

Vi ha però chi dice che l'ambiente sottoposto alla tettoia è poco illuminato. È un fatto che se le due invetriate in luogo di 4 file di lastre fossero state di 5, si avrebbe avuto un po' più di luce; ma d'altra parte è una strana pretesa quella di alcuni che forse non hanno visto altre tettoie, il volere che sotto di queste vi sia una luce viva e chiara come in un campo aperto. Altri dicono che è bassa e portano ad esempio Bologna e Foggia, senza sapere che il piano di posa delle tettoie di queste due stazioni è pressochè alla stessa altezza della nostra. Dove forse, ed a ragione, l'occhio resterà un pò sorpreso, sarà nel vedere che la mezzeria delle centine non corrisponde con quella dei pilastri delle facciate sulle quali si appoggia.

È un inconveniente questo, che si sarebbe evitato con un altro inconveniente: cioè facendo le campate, o le distanze fra centina e centina, disuguali; pare che fra male e malanno si scelse quello che recava meno noia ed imbarazzo al costruttore.

In conclusione però la tettoia della nostra stazione ha tanti pregi così sotto l'aspetto artistico, come sotto l'aspetto d'ingegnosissima costruzione in ferro, che le piccole mende scompaiono affatto; e se come cittadini anconitani dobbiamo essere lieti che una tettoia sì bella adorni la nostra stazione, che per essa si può quasi dire riceve l'impronta di grande stazione; come italiani dobbiamo pure compiacerci che la nostra tettoia è fra le pochissime tutta opera italiana; perchè fu costrutta nelle officine di Castellamare di Stabia, e fu progettata dal valentissimo Ingegnere capo servizio della Trazione delle Ferrovie Meridionali, cavaliere Moreno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo il rapporto presentato dal Dipartimento delle ferrovie al Consiglio federale lo stato dei lavori della grande Galleria alla fine di ottobre 1879 era il seguente:

	Progresso ai due imbocchi in settembre	ottobre	Stato alla fine di settembre	ottobre
Galleria di direzione . m.	178.3	226.4	14015.2	14241.6
Allargam. della stessa »	261.9	253.1	12288.5	12541.6
Cunetta dello strozzo . »	213.8	134.6	10262.5	10397.1
Strozzo . . . . . . »	158.6	175.6	8974.8	9150.4
Vôlta . . . . . . »	133.8	158.5	10333.6	10492.1
Piedritti . . . . . »	140.8	138.4	8700.2	8838.6
Tunnel completo con canale e nicchie . . »	51.7	144	7821	7965

Secondo il programma di settembre 1875, furono eseguiti:

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	242.4
Allargamento della stessa	»	—	858.4
Cunetta dello strozzo	»	—	2768.9
Strozzo	»	—	3047.6
Vôlta	»	—	2071.9
Piedritti	»	—	3205.9
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	3881

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 2.60, dal lato di Airolo m. 20.80; in totale m. 23.40, cioè m. 3.35 in media giornaliera. — A Göschenen roccia tenerissima, con forte pressione ed armatura difficile di legname.

Restano da perforare m. 563.70.

Ferrovie francesi. — Il 10 corr. si è inaugurata la ferrovia d'interesse locale da Crecy-Mortiers alla Fère (Aisne). La nuova linea forma la base di un triangolo, il cui capo sarebbe Laon, e congiunge fra loro le due linee da Laon a Hirson e Laon a Tergnier.

Ferrovie prussiane. — Il Ministro dei lavori pubblici di Prussia ha presentato alla Camera dei deputati un rapporto sui risultati dell'esercizio delle ferrovie dello Stato.

Risulta da tale documento che alla fine dell' esercizio 1878-79 lo sviluppo di queste ferrovie era di 5,403 chilometri. I prodotti hanno raggiunto marchi l 55,881,124, ovvero marchi 29,582 per chilometro. Confrontato coi risultati ottenuti durante l'esercizio 1877-78, questo prodotto accusa una diminuzione di marchi 3,208,901, ossia del 2 0[0.

Materiale ferroviario in Germania. — I giornali tedeschi s'occupano delle conseguenze che deriveranno, sotto il punto di vista dello sviluppo dell'industria metallurgica nazionale, dall'acquisto incessante delle ferrovie prussiane per parte dello Stato. Essi si chiedono come l'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato si condurrà rispetto all'industria privata per l'acquisto dell'enorme materiale, di cui avrà bisogno: se essa si rivolgerà esclusivamente all'industria indigena, ovvero potrà far appello alla concorrenza straniera. Tempo fa, il Ministro dei lavori pubblici erasi pronunciato per la prima di queste soluzioni, e tale decisione aveva incontrato la generale approvazione.

Sembra però che gl'industriali, vedendosi liberi dalla concorrenza estera, non abbiano tardato ad approfittare di questa situazione e si sieno intesi fra loro per aumentare sensibilmente il prezzo delle rotaie. Per tal guisa il prezzo della tonnellata di rotaie si accrebbe in questi ultimi tempi da 15 a 17 marchi, e non si è certi che l'aumento non progredisca ancora. Lo Stato si troverebbe così in balìa della coalizione dei grandi industriali; le spese di impianto e d'esercizio delle strade ferrate sarebbero considerevolmente aumentate a pregiudizio dell'interesse pubblico.

Ferrovie della Rumania. — Ecco le principali disposizioni della Convenzione relativa al riscatto governativo delle strade ferrate della Rumania, il cui progetto è stato presentato testè a quel Parlamento:

La cessione avrà principio a partire dal 1° gennaio prossimo. Il Governo si obbliga a scambiare, contro titoli del Debito pubblico, le Azioni primitive e le Azioni primitive di priorità, attualmente in circolazione. Incomberà al Governo siffatto obbligo, tosto che il Consiglio di sorveglianza sarà in grado di mettere a disposizione dello Stato più che la metà delle dette Azioni, ed a partire dal 1° marzo 1880 al più tardi.

A questo scopo, il Consiglio di sorveglianza e la Direzione della Compagnia pubblicheranno, immediatamente dopo che la Convenzione sarà stata approvata dall'Assemblea generale e firmata dai delegati del Governo rumeno e della Compagnia muniti dei necessari poteri, un avviso per invitare a depositare i propri titoli tutti i dentenutori che ne volessero la conversione. Se la metà dei titoli non venisse depositata avanti il 1° marzo 1880, la Convenzione diverrebbe nulla di pien diritto. Nel caso contrario, sarà data facoltà agli altri azionisti di presentare del pari i loro titoli allo scambio, entro il periodo di due anni, a Bucarest, a Berlino od a Parigi. Però i portatori dei titoli che fossero stati depositati posteriormente al 1° marzo 1880 non avranno alcun diritto al premio della conversione. Questo è fissato al 2 p. 0[0 (o 6 marchi) per ogni azione primitiva, ed al 2 1[2 p. 0[0 (o 11 marchi e 25 denari) per ogni azione primitiva di priorità, senza pregiudizio del pagamento del cupone dell'esercizio 1879.

Quanto ai titoli che non fossero presentati allo scambio, il Governo s'impegna a bonificare ai loro possessori, per le Azioni primitive di priorità, l'8 per 0[0 all'anno del valore nominale, pagabile al 1° marzo d'ogni anno, a cominciare dal 1881 (per l'esercizio del 1880); e per ciò che riguarda le Azioni primitive, il 3 1[3 0[0 all'anno, pagabile al 1° luglio di ciascun anno, a cominciare dal 1881 (per l'esercizio del 1880). La cifra totale dei titoli di rendita da emettersi non potrà superare 237,500,000 fr. di cui 209,820,000 dovranno esclusivamente servire pel cambio delle Azioni. Il residuo di 27,686,000 fr. resterà a disposizione del Governo, come fondo destinato soltanto al compimento della rete ferroviaria. Il Governo si riserva di creare dei titoli pel servizio diretto dell'ammortizzamento delle Obbligazioni 6 0[0, attualmente in circolazione.

Esso provvederà alla necessaria annualità per l'ammortizzamento dei titoli dello Stato, creati in virtù della presente Convenzione, e che saranno garantiti da un'ipoteca, tanto sulla rete delle strade ferrate, come sul prodotto lordo del monopolio de' tabacchi. Nondimeno, la prima di queste ipoteche non lederà in nulla i diritti dei possessori delle Obbligazioni della Compagnia. Il cambio delle Azioni si eseguirà nel seguente modo: Sarà rilasciato per ogni 100 p. c. d'Azioni di priorità 133 1[3 p. c. Obbligazioni dello Stato. Quanto alle Azioni primitive, ogni 100 p. c. di questi titoli avrà diritto a 60 p. c. di titoli dello Stato.

Le Azioni presentate al cambio dovranno essere munite di tutti i cuponi non ancora scaduti, a cominciare dall'esercizio del 1880. La Compagnia non potrà distribuire, per l'esercizio 1879, più di 3 60 0[0 per Azione primitiva di priorità. Le nuove Obbligazioni saranno esenti per sempre da qualsiasi imposta. Esse saranno ammortizzate in 44 anni. Le Obbligazioni della Società, che stanno in circolazione, ammonteranno al 31 dicembre venturo a marchi 38,025,600; quelle rimaste in portafoglio della Compagnia, per l'ammontare di marchi 3,037,300, verranno annullate.

Il progetto di legge venne già rinviato dalla Camera ad

una Commissione speciale. La maggioranza di questa Commissione è favorevole all'adozione del progetto.

Ferrovie Americane. — Il *Globe* di Londra pubblica il seguente telegramma da S. Francisco, in data 19 corrente:

Tre esplosioni, succedutesi rapidissimamente, ebbero luogo durante il traforo di un tunnel sulla ferrovia da San-José a Santa Cruz. Venticinque chinesi rimasero morti, ed altri 17, più due bianchi, feriti. Dopo la prima esplosione, venti chinesi accorsero nel tunnel per soccorrere i loro compatrioti, quando sopravvennero le altre due esplosioni, uccidendo una parte di questi disgraziati. Ne conseguirono danni considerevoli, e la necessità di aggiornare i lavori del tunnel. Le esplosioni vennero causate dall'infiammazione di una vena d'olio minerale, che era stata messa allo scoperto dagli operaj.

La ferrovia del Sahara — La Commissione incaricata di studiare sul luogo il progetto d'una ferrovia che deve attraversare il gran deserto di Sahara si affretta a partire. Essa è composta dell'ing. Rolland e di altre sette persone; lascierà Parigi prima della fine del mese per recarsi in Algeria

Frattanto il Ministro dei lavori pubblici Freycinet ha fatto firmare dal Presidente della Repubblica un progetto per l'apertura di un credito di 600,000 fr., destinato a cominciare gli studii della ferrovia suddetta. Questo progetto sarà sottoposto subito all'esame delle Camere.

Notizie Diverse

R. Museo industriale italiano in Torino. — La Giunta direttiva, in esecuzione del regolamento approvato con decreto reale del 29 giugno 1879, notifica:

1° Nel giorno 18 del corrente novembre avranno incominciamento nel Museo gl'insegnamenti ordinarii determinati nel Regolamento: *della fisica tecnologica — chimica analitica — chimica tecnologica — tecnologia meccanica comprese le macchine agrarie — cinematica applicata alle macchine — metallurgia — economia industriale e del disegno ornamentale-industriale.*

2° Incominceranno nello stesso giorno gl'insegnamenti stati introdotti in aggiunta a quelli ordinarii: *delle macchine termiche con disegno — composizione di macchine — disegno di macchine — Stereotomia.*

3° Oltre gl'insegnamenti predetti, avranno luogo nel corso dell'anno alcuni insegnamenti liberi, letture e conferenze sopra materie speciali in giorni ed ore di cui sarà pubblicato avviso.

4° Gli allievi della Regia Scuola d'Applicazione aspiranti al diploma d'ingegneri civili od industriali prenderanno iscrizione agli insegnamenti del Museo nella Segreteria della Scuola medesima.

Gli allievi che intendessero di perfezionarsi negli studi della fisica, della chimica, della meccanica applicata all'industria e del disegno ornamentale, affine di abilitarsi all'insegnamento di queste scienze, o di divenire capi-fabbrica, o direttori d'intraprese od opifici industriali dovranno iscriversi alla Segreteria del Museo entro il 15 dicembre prossimo.

5° Gli allievi che intendono ottenere il diploma o certificato di capacità a termini dell'articolo 2 del Regolamento, nel domandare l'iscrizione dovranno presentare il Diploma di licenza della Sezione Industriale o di quella Fisico-Matematica, riportato in un Istituto tecnico o altro titolo equivalente; in difetto dovranno assoggettarsi ad un esame di ammessione. Sono dispensati da quest'obbligo gli alunni che si inscrivono unicamente per ottenere certificato di frequenza e di profitto.

6° Le lezioni e le conferenze che si tengono nel Museo sono pubbliche.

Però alle esercitazioni nei laboratorii e nelle scuole di disegno sono ammessi soltanto gli allievi regolarmente iscritti e sotto l'osservanza delle relative discipline.

7° All'Albo del Museo sarà pubblicato l'elenco degl'insegnanti, l'ordine e l'orario degl'insegnamenti.

Dal Regio Museo Industriale italiano, addì 15 novembre 1879.

Il Segretario: G. Benzo.

Per la Giunta — *Il ff. di Direttore*: M. Elia.

Il Consiglio superiore del commercio. — Il Consiglio dell'industria e del Commercio è convocato pel giorno di sabato, 6 dicembre.

Gli argomenti posti all'ordine del giorno sono:

1. Agevolezze daziarie per l'uso dell'alcool nelle vinificazioni. — Relatore Rizzotti Lella.
2. Disposizioni sulle importazioni ed esportazioni temporanee. — Relatore Ellena.
3. Modificazione alla legge sui magazzini generali. — Relatore Castellano.
4. Restituzione di dazio all'esportazione delle merci contenenti zucchero. — Relatore Romanelli
5. Nomina di due delegati alla Commissione centrale dei valori per le dogane.
6. Della convenienza di stabilire tasse d'ingresso alle Borse di commercio. — Relatore Boselli.
7. Della convenienza d'un'esposizione universale nazionale o internazionale a Roma. — Relatore Amedei.
8. Comunicazioni intorno al progetto di legge sul lavoro dei fanciulli. — Relatore Romanelli.

Società Veneta di Costruzioni. — Il comm. Breda, presidente di questa Società, convocò il 18 corr. il Comitato permanente del II° Collegio politico di Padova per comunicargli la sua deliberazione, di rassegnare il mandato politico. Disse essere ferma una tale sua deliberazione, ed essere pronto a mandarla ad effetto, tostochè il Comitato si sia raccolto in un nome.

Non è la ragione d'incompatibilità del mandato politico colla Presidenza di una ragguardevole Società di Costruzioni, che a ciò l'abbia persuaso.

Affermò di avere a tale fine consultato alcuni fra i più autorevoli suoi Colleghi nel Parlamento, che declinarono una tale incompatibilità. La ragione che lo determinò, oltre il disgusto profondo di una situazione parlamentare moralmente impossibile, si fu l'incremento che ogni dì va prendendo la Società Veneta, di cui è capo. Questo incremento essere oggi dovuto, oltre a varii lavori assunti, all'orizzonte che si apre grandissimo, a seguito della legge sulle ferrovie complementari, ad una Società poderosa, circondata dalla pubblica stima pella sua forza, pel suo organismo, pella probità della sua amministrazione, e pelle prove che diede in costruzioni colossali.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Gli studi pel bonificamento dell'Agro Romano procedono colla massima attività, sotto la direzione dell'ingegnere capo Amenduni.

Per la bonificazione degli stagni di Ostia (dice il *Giornale dei lavori pubblici*) sono già stati studiati due progetti, l'uno per lo essiccamento meccanico con macchine idrovore, e l'altro per la formazione di un lago artificiale, servendosi di questo come bacino e facendolo comunicare, con apposito canale di scolo, col mare, colmando i bassi fondi in parte colle materie provenienti dagli scavi ed in parte colle torbide del Tevere mediante un canale colmatore.

I due progetti saranno tra breve inviati all'esame del Consiglio superiore.

Per le paludi del Maccarese si procederà similmente, non appena saranno compiuti i rilievi di campagna rimasti incompleti nel luglio per il sopravvenire dell'aria malsana.

Col primo del corrente mese poi furono mandate in campagna sei squadre di ingegneri per il completamento degli studi di Maccarese, Campo Salirco, Isola Sacra, per lo studio delle valli nel perimetro di 10 chilometri da Roma, giusta la legge, o per gli studi degli stagni di Baccano, Lago dei Tartari ecc.

Navigazione del Tevere. — Il Consiglio generale dei lavori pubblici opinò che possa accogliersi la domanda presentata dal marchese di Baviera per la navigazione sul

Tevere, da S. Paolo a ponte Molle ed ai prati di Castello, con piroscafi omnibus; ed inoltre approvò la proposta di una sua Commissione perchè si adotti il sistema di fondazione ad aria compressa sul muraglione di sponda del Tevere di fronte al palazzo della Farnesina.

Ponte sul Varenna. — Il 17 corr. fu inaugurato il ponte sul torrente Varenna, con l'intervento del Principe imperiale di Germania. Egli giunse in carrozza in compagnia dei suoi gentiluomini, essendo rimaste all'albergo la principessa Vittoria e le figlie. Con una cazzuola d'argento, di cui gli si fece un presente, collocò l'ultima pietra del ponte, fra gli applausi degli intervenuti.

Il Sindaco Durazzo pronunciava poi un discorso di occasione, nel quale espresse il desiderio che il Principe accettasse la cittadinanza pegliese, e così il ponte fu inaugurato. Nella cazzuola d'argento data al Principe, era incisa la stessa iscrizione latina che è nella lapide, messa là a ricordo dell'illustre personaggio a cui il ponte si intitola.

L'egregio ing. Basevi si ebbe le congratulazioni di Federico Guglielmo, il quale mostrò di interessarsi molto della costruzione, e volle recarsi ad esaminarne la vôlta.

Più tardi le sale sontuose del palazzo Durazzo ospitavano il Principe imperiale di Germania e parecchi invitati a banchetto da quel degno gentiluomo.

Nuovi ingegneri. — Venerdì scorso terminarono gli esami generali alla Scuola d'applicazione degli ingegneri in Roma, e conseguirono il diploma i signori:

Allievi Lorenzo — Baronelli Cesare — Calapai Giulio — Castelli Torello — Ceci Pietro — Ceribelli-Coletta Giuseppe — Conti Giovanni — Donadio Odoardo — Giunta Francesco — Grigolatti Corrado — Manasser Alberto — Mutti-Pietromarchi — Rebaudi Vittorio — Sandrelli Alessandro — Sarti Prospero — Torricelli — Titoni Tito.

Tutti i candidati ebbero esito felice.

Riscaldamento dei vagoni. — Se in Italia la questione del riscaldamento dei vagoni di ogni classe è sempre allo stato di desiderio, neppure sulle linee ferroviarie francesi, che si trovano in condizioni ben differenti dalle nostre, non è ancora del tutto risolta. Infatti rileviamo dai giornali di Parigi, che soltanto tentativi pel riscaldamento delle vetture di 3ª classe sono stati fatti sulle reti del Nord e dell'Est con due nuovi sistemi.

Pei lunghi percorsi, le Compagnie dell'Est e dell'Ovest hanno definitivamente organizzato il riscaldamento dei vagoni di 2ª classe; sulla linea dell'Ovest anche pei piccoli percorsi, tutti gli scompartimenti di 2.a classe, riservati alle signore, sono provveduti di scaldapiedi ad acqua calda.

Sulla rete dell'Est, alcune vetture della linea d'Avricourt sono provvedute di stufe-caloriferi, i cui fornelli hanno i canali di sfogo lungo le pareti laterali, e che, con l'aiuto di tubi di ferro, possono riscaldare i piedi dei viaggiatori di tutti gli scompartimenti di uno stesso vagone.

Linee telegrafiche americane — Esistono attualmente agli Stati Uniti 100 mila miglia di linee telegrafiche (il miglio americano vale quanto il miglio inglese, cioè: 1609 m.). In questo numero non sono comprese le linee telegrafiche appartenenti alle Ferrovie.

Per questa lunghezza di 100 mila miglia, si impiegarono 250 mila miglia di fili telegrafici.

Quasi 30 milioni di dispacci si spedirono ogni anno con quei fili, e 10 mila impiegati fanno il servizio telegrafico.

I profitti sono di 12,600.000 dollari (il dollaro americano vale 5 lire), e le spese di 7,500,000.

Piroscafo gigantesco. — Un piroscafo gigantesco trovasi attualmente in costruzione sui cantieri del fiume Clyd nella Scozia. Si chiamerà *Sahara*, stazzerà non meno di 7500 tonnellate, avrà una macchina di 10,000 cavalli effettivi e farà la traversata dall'Europa agli Stati Uniti in soli sei giorni. Avrà cinque ponti, uno dei quali destinato al passeggio, e potrà contenere 450 passeggieri di prima classe e 600 di corridore, con un equipaggio di 200 uomini. Lo scafo e le macchine, costrutti secondo gli ultimi perfezionamenti scientifici, saranno in acciaio.

Necrologia — Dopo breve malattia, il 22 corrente moriva in Roma il comm. LUIGI GABET, a soli 56 anni.

Il comm. Gabet occupava l'alto ufficio d'ingegnere in capo della Provincia di Roma; era stato ripetutamente eletto consigliere comunale ed era accademico di S. Luca.

Le sue opere principali sono l'aula massima del Senato, l'aula del Consiglio provinciale: due lavori che gli procurarono la stima e l'ammirazione del ceto artistico. Molti altri lavori pregievolissimi compiè il comm. Gabet, tra i quali parte del Ministero dei lavori pubblici.

La sua morte venne generalmente deplorata.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Provvedimenti contro la filossera.

Si porta a conoscenza del pubblico che, essendo vietata l'introduzione in Germania delle spedizioni di uva fresca, pel cui imballaggio siano state adoperate le foglie di vite, saranno rifiutate tutte quelle spedizioni che fossero in opposizione a tale divieto.

Si previene inoltre che sono applicabili alle spedizioni per la Germania tutte le disposizioni emanate coll'avviso in data del 2 corrente pei provvedimenti contro la filossera, e che le spedizioni dirette alla Svizzera devono andar soggette alle misure di precauzione stabilite dal regolamento 18 aprile 1878 emanato dal Consiglio Federale Svizzero.

Milano, 15 novembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana i valori ferroviarii si mossero in buon senso, e le Azioni della Società delle Meridionali richiamarono più del solito l'attenzione del Mercato che le negoziò in principio a 407 poi a 415. Invariate le Obbligazioni relative a 281.50.

Le Sarde, della serie A, trovarono denaro a 290 e 294.50; le altre, della serie B. a 293.50; le nuove a 266.50 e 268.

Le Pontebbane stazionarie sul 441; l'Alta Italia sul 295 e 295.25; le Ferrovie Centrali Toscane sul 452.

Le Azioni Ferrovie Romane oscillanti a stento tra il 131 al 133, causa l'incertezza a riguardo delle cose pubbliche, le quali lasciano ignorare quando la Camera potrà occuparsi del progetto di riscatto già presentato.

A Parigi, le Lombarde si tennero tra il 167 al 175; le Obbligazioni tra il 257 al 259; le Vittorio Emanuele tra il 262 al 263; Le Romane sul 116 al 118; le Obbligazioni sul 301 al 304.

ESTRAZIONI

Obbligazioni Ferrovia Pontebbana. — Distinta delle 32 Obbligazioni da L. 500 di capitale cadauna della Ferrovia Pontebbana, passate a carico dello Stato in forza dell'art. 15 della Convenzione di Basilea 17 novembre 1875, approvata dalla legge 29 giugno 1876, n.° 3181, concernente il riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia, e comprese nella quarta estrazione annuale che ha avuto luogo in Roma il 20 novembre 1879.

74	3383	5149	8207	8533	8564	12532	13046
13715	14242	17836	18815	24712	26200	27303	28153
28409	31134	33043	36567	38379	40172	40631	41609
43978	44241	49449	49764	51480	54512	54572	54632

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1879 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1880, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle 22 cedole (*coupons*) non mature al pagamento, segnate coi numeri 14 al 35 inclusive, mediante Mandati che da questa Direzione Generale saranno rilasciati a favore dei presentatori, pagabili esclusivamente nel Regno dalla Cassa della Direzione Generale del Debito Pubblico in Roma; e dalle Tesorerie provinciali di Alessandria, Bergamo, Bologna, Brescia, Como, Cremona, Cuneo, Ferrara, Genova, Mantova, Milano, Modena, Novara, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Ravenna, Reggio d'Emilia, Rovigo, Torino, Treviso, Udine, Venezia, Verona, Vicenza.

Prestito a premii della città di Barletta. — 45ª Estrazione del 20 novembre 1879.

Obbligazioni rimborsabili in Fr. 100.

Serie 5443 — dal N. 1 al 50.

Obbligazioni premiate :

Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire	Serie	Num.	Lire
4635	44	50,000	1914	16	100	5796	29	1,000
1922	50	100	2633	43	500	2073	19	100
2773	19	500	2460	12	100	2540	31	400
2542	48	100	3165	40	400	2835	29	100
2372	28	200	3647	5	100	4957	39	300
3866	26	100	5013	43	300	3872	20	100
64	40	100	3979	8	100	101	17	100
4390	21	100	119	25	100	5102	15	100
127	16	100	5374	1	100	232	11	100
5884	45	100	956	7	100	5911	26	100

(Seguono i premii da L. 50.)
Pagamenti e rimborsi dal 20 maggio 1880.

Avvisi d'Asta

Il 30 corrente, presso la Direzione del Genio militare di Piacenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori per la costruzione di due magazzini da polvere, della capacità di 200,000 chilogrammi ciascuno, in seconda linea delle fortificazioni sulla destra del Po in Piacenza, per l'importo di L. 112,000. Lavori da eseguire entro 240 giorni. Ribasso già offerto L. 19.35 p. 0\|0. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 1° dicembre p. v., presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per la costruzione di una Caserma in Ceva per sede estiva di una Compagnia alpina della forza di 250 uomini, per la presunta somma di L. 70,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito cauzionale L. 7000 in contanti o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura del secondo tronco del nuovo collettore a sinistra dell'alveo maggiore nel Vallo di Diano, compreso fra il picchetto n. 40 da metri 918.70 sopravento al ponte Rivolta ed il ponte Filo, in provincia di Salerno, della lunghezza di m. 4233.70, per la presunta somma di L. 109,381. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P. cauzione definitiva L. 11,000, idem.

— Il 3 detto mese, presso l'Ufficio del Genio militare in Reggio-Calabria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di una Caserma distrettuale in Reggio Calabria, per la somma di L. 350,000. Lavori da eseguire entro 750 giorni. Deposito cauzionale L. 200,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione delle opere di verde che presidiano la parte della sponda sinistra dell'Adige, compresa nella sezione II del circondario idraulico di Este, nei Comuni di Barbona, Vescovana, Boara Pisani e Anguillara, cioè dal canale Rottella al confine delle due provincie di Padova e Venezia, per la presunta annua somma di L. 27,166. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1884. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 6 detto mese, presso la Camera di commercio ed arti di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riduzione e riforma dell'ex-fabbricato e chiesa dei Crociferi, a Borsa, ufficii camerali, posta ed altri stabilimenti congeneri al commercio, diviso in quattro lotti: il 1° di L. 300,000, il 2° di L. 51,000, il 3° di L. 82,500 ed il 4° di L. 47,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale 1\|50 dell'ammontare dell'appalto, in valori legali; e L. 0.75 per 100 in effettivo a conto delle tasse e spese di aggiudicazione.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Padova si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione delle opere di verde che presidiano la parte della sponda sinistra dell'Adige, compresa nella sezione III del circondario idraulico di Este, nei Comuni di Cavarzere e di Chioggia, cioè dal confine delle due provincie di Padova e Venezia al canale Busola, per il presunto importo di L. 37,090. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 3700 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino alle ore 3 dello stesso giorno, presso la Direzione territoriale del Genio militare in Roma si accettano le offerte di ribasso per l'appalto della costruzione di un magazzino con soprastante casermetta, e di due tettoie nel fabbricato di San Calisto in Roma, per l'ammontare di L. 59,663.55, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 6500 *in contanti o rendita* D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo del 2° dipartimento in Napoli e del 3° dipartimento in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto per la provvista alla R. Marina di metri cubi 1200 a 1400 di legname Teak di Moulmein, per la presunta somma di L. 392,000. La consegna dovrà essere fatta in metri da 600 a 800 nel R. cantiere di Castellamare di Stabia ed il rimanente nel R. Arsenale di Spezia. Deposito cauzionale L. 39,200 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo del 2° dipartimento in Napoli e del 3° dipartimento in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto per la provvista alla R. Marina di metri cubi 500 di legname Quercia delle provincie meridionali d'Italia, di Toscana o di Romagna, per la presunta somma di L. 61,802. La consegna sarà fatta nel R. Arsenale di Spezia. Deposito cauzionale lire 6180.20 in rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti al compimento ed alla sistemazione del tronco della strada nazionale n. 2 di 1ª categoria da Cagliari a Terranova, in provincia di Sassari, compreso fra Orosei e Dorgali, della lunghezza di m. 20,376, per la presunta somma di L. 231,000. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Il 12 stesso mese, presso la Direzione del Commissariato militare del 1° dipartimento in Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto del 2° lotto per la trasformazione di ferro vecchio 766.600 in ferro nuovo tonn. 383.300 per L. 55,197.04, così ridotto pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la stessa Direzione del Commissariato, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della trasformazione di ferro e ferro omogeneo vecchio della R. Marina, cioè: 1° lotto ferro vecchio tonn. 265.350 in ferro nuovo tonn. 133.175 per L. 23,276.50, col ribasso già offerto di L. 1.93 per cento; 3° lotto ferro vecchio tonn. 130.244 in ferro nuovo 65.122 per L. 9945.92 col ribasso già offerto di L. 1.67 per cento. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

43ª Settimana. — *Dal 22 al 28 ottobre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	493,294.24	341.14
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	470,395.87	325.51
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 22,898.37	+ 15.63
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	18,115,051.50	12527 70
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	16,840,778.55	11646.46
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+ 1,274,272.95	+ 881.24
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	192,721.35	166.86
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	152,176.30	132.67
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 40,545.05	+ 34.19
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.49	7,034,155.50	6,092.87
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,145.07	6,091,896.94	5,320.11
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.42	+ 942,258.56	+ 772.76

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di settembre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	41,845.75	18,013.49	12,080.68
Piccola Velocità	7,795.67	[illegible]65.30	2,041.04
Totali . . .	49,641.42	18,378.79	14,121.72

Strade Ferrate Romane

34ª Settimana — *Dal 20 al 26 agosto* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	561,191.98	17,407.58
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	486,669.05	15,314.61
Differenza (in più . . .	24	74,522.93	2,092.97
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 26 agosto 1879 .	1,672	18,029,137.99	16,536.91
Periodo corr. 1878	1,657	17,212,513.75	15,930.80
Aumento	15	816,624.24	606.11
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 agosto 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	7,925.60	»	34,952.51	42,878.11
Bagagli e cani.	»	154.09	»	995.63	1,149.72
Merci a G.V. ..	»	664.09	»	4,305.68	4,969.77
Merci a P.V. ..	»	9,129.15	»	35,708.42	44,837.57
Introiti diversi.	»	406.03	»	592.62	998.65
Totale L.	»	18,278.96		76,554.86	94,833.82

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in tre gruppi.

ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide e ritagli di guide	Chilogr.	**25,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, in guide e ritagli di guide	»	**1,989,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, in cuscinetti, modelli diversi	»	**397,500** »

FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, lamiera di ferro in sorte, Bronzo e Rame da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **27 corrente.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 29 successivo.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 8 novembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Dovendosi provvedere dal 1° gennaio 1880 alla fornitura delle Punte di Parigi per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata e per la durata di un anno dal 1° gennaio al 31 dicembre 1880, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio, od anche ripartitamente per ciascuno dei lotti ed in base all'unita tabella di dettaglio.

1° La fornitura è divisa in tre lotti, e cioè:

Lotto I.

Torino, Sestri, Cagliari, Milano, Parma, Modena, Bologna, Venezia . . . . Chilog. 15,750

Lotto II.

Chiaravalle, Roma, Napoli, Lecce, Firenze, Lucca . . . . Chilog. 22,950

Lotto III.

Palermo, Messina, Catania . . . . Chilog. 7,300

Chilog. 46,000

2° Il campione delle Punte ed il Capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso quest'Amministrazione Centrale, in Roma, via Due Macelli, n. 79, Uffizio di Economato.

3° Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture o presso l'Uffizio suddetto di Economato, in piego suggellato, al più tardi prima delle ore 2 pomeridiane del giorno 5 dicembre 1879, colla indicazione sull'indirizzo: *Offerta per fornitura di Punte di Parigi*, avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

4° Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lire 1, e redatte in conformità del modello annesso al capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti:

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma non minore al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione Centrale per quelle consegnate all'Uffizio di Economato.

d) Indicare il prezzo per chilogramma di ciascuna specie franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture, completando le colonne in bianco dell'unito prospetto.

5° L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

6° I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti, le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

7° L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta al capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

8° All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

9° Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci, decorrenti da quello dell'aggiudicazione definitiva.

10. I diritti di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'aggiudicatario.

11. Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

12. Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione.

Roma, li 10 novembre 1879.

Il Consigliere di Amministrazione
A. CASALINI.

Il Direttore generale
E. GOUPIL.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 3 Dicembre 1879 N° 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

INTERROGAZIONI FERROVIARIE

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Ferrovie dell'Alta Italia.

Nella tornata del 28 novembre p. p. vennero svolte le interrogazioni degli on. Del Vecchio e Di Sambuy, che abbiamo nel precedente numero accennate, pubblicandone il tenore.

Avremmo voluto offrire ai nostri lettori il testo preciso delle osservazioni degli on. interroganti, nonchè delle importanti dichiarazioni fatte in risposta dall'on. Ministro dei lavori pubblici; ma non essendoci peranco giunto il resoconto ufficiale, dobbiamo limitarci a riferirne il sunto, compilato a cura della Presidenza della Camera, riservandoci, ove sia d'uopo, di ritornare sull'argomento.

Del Vecchio, non ostante l'interrogazione dell'on. Di Sambuy, ha creduto dover insistere nella sua, per far sentire al Ministero, non la voce di un oppositore, ma quella di un amico sincero. Abbandono delle Stazioni, insufficienza di veicoli e di treni, non solo diretti, ma semi-diretti, sopra le più importanti linee dell'Alta Italia — sono le conseguenze dannose della soverchia ingerenza lasciata dalla nuova legge al Consiglio d'amministrazione, e della sottrazione di poteri fatta alla Direzione, con danno della speditezza necessaria in sì importante servizio.

Accenna anche a conflitti tra il personale ed il Consiglio d'amministrazione, ed esprime il desiderio che il Ministro sappia provvedere energicamente ai lamentati bisogni.

Di Sambuy deplora, a sua volta, il cattivo andamento di un servizio sì importante, come quello delle strade ferrate, nonostante siasi lasciato il tempo necessario a provvedere.

L'impressione recata in paese dai nuovi orarii fu addirittura pessima: con essi non s'è migliorato che la comunicazione fra Torino-Milano e la Capitale; senonchè quello stesso treno da Bardonecchia a Torino impiega un tempo eccessivo. Nega che in Italia vi sieno treni *diretti*, nel vero senso della parola.

Raffrontando ai servizii generali quelli speciali, trova che sulle linee secondarie il servizio è intollerabile, e che i treni omnibus non hanno nemmeno la velocità dei ronzini.

Conclude col domandare al Ministro quali provvedimenti abbia in animo di adottare perchè il servizio ferroviario dell'Alta Italia sia più spedito, perchè il personale sia sempre cortese, perchè il materiale mobile non deperisca, perchè il numero dei carri corrisponda ai bisogni, perchè il numero e la velocità dei treni soddisfacciano alle giuste esigenze.

Baccarini (ministro dei lavori pubblici) esaminerà separatamente le imperfezioni, gl'inconvenienti ed il funzionamento dell'Amministrazione dell'Alta Italia.

Come disse ieri, avrebbe desiderato ritardare di qualche giorno lo svolgimento delle interpellanze, perchè la Camera potesse apprezzare i provvedimenti ch'egli sta per prendere.

Dichiara anzitutto, che quel che sarà per dire esclude ogni biasimo alle persone che compongono il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

La causa vera dei lagni consiste in un dualismo spiacevole, ma reale, tra il Consiglio e la Direzione, dacchè il primo ha interpretato forse troppo ristrettivamente le attribuzioni demandategli dalla legge 8 luglio. Espone brevemente gl'intendimenti proprî sul modo nel quale deve funzionare quell'Amministrazione.

Enumera le disposizioni date con circolari e regolamenti per il buon andamento del servizio.

Gli inconvenienti apparsi fin dai primordii accennavano a dissiparsi, ma sventuratamente risorsero.

La legge, come ritenne l'on. Del Vecchio, non è punto difettiva, definendo nettamente le attribuzioni del Consiglio e della Direzione; e gli inconvenienti da esso lamentati non possono attribuirsi a difetto o limitazione di facoltà accordate alla Direzione, ma piuttosto al modo di interpretare le attribuzioni deferite ai due poteri, sventuratamente in collisione. Quando se ne manifesti il bisogno, presenterà un disegno di legge per quanto riguarda il

controllo dell'Amministrazione, che s'impone per eccessiva complicazione.

Riconosce in parte la giustezza degli inconvenienti lamentati; ma ricorda agli interroganti che si tratta di un'Amministrazione vecchia, alla quale non si può recare rimedio che rompendo consuetudini inveterate.

Entrando nell'esame della serie dei lagni accennati, distingue gli orarii dagli inconvenienti che si presentano nell'esercizio.

Tutti i giorni ei fa cattivo sangue per l'inesatto adempimento degli orarii, eppure deve riconoscere che esso non si può sempre attribuire a colpa d'uomini; oggi cominciava a compiacersi della puntualità dell'orario del treno internazionale, e l'on. Di Sambuy gli ha turbato questa compiacenza.

Provvide a far iscortare quel treno da un ispettore responsabile; prolungò il percorso dell'ambulante postale, perchè e finchè potesse compiere il suo lavoro; dispose per la divisione in due del treno internazionale, perchè potesse giungere in orario a Genova, e nello stesso tempo sostare alle Stazioni indicate nell'orario, ma qualche volta il ritardo è determinato dall'arrivo del treno da Nizza.

È stato sorpreso dal vedere che l'on. Sella non abbia preso parte alle lagnanze dell'on. Di Sambuy, essendo egli specialmente interessato al buon andamento del servizio del suo paese di Biella. Dichiara che, lui Ministro, non si pubblicheranno più orarii, se non due mesi prima della loro attuazione. Giustifica l'Amministrazione ferroviaria.

Fa il confronto dei ritardi che avvenivano pel passato, quando, dice il Ministro, esisteva la Società-modello.

Di Sambuy. Modello? No, no!

Baccarini (ministro). I ritardi nei primi semestri dal 1875 al 1879 furono i seguenti:

Nel 1875	ritardi	2,19	per cento
1876	»	2,21	»
1877	»	1,48	»
1878	»	1,55	»
1879	»	1,26	»

Nei secondi semestri:

Nel 1875	ritardi	3,59	per cento
1876	»	2,86	»
1877	»	2,17	»
1878	»	2,89	»
1879	»	2,61	»

Fa il confronto di questi ritardi con quelli di altre ferrovie del Regno, e ne deduce che, se vi sono difetti nell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, questi non sono certo maggiori di quelli di altre ferrovie. Se Messenia piange, Sparta non ride!

Trova esagerato l'asserire che tutto il materiale delle ferrovie dell'Alta Italia debba mandarsi tra i ferri vecchi; e cita dati statistici dei deperimenti, urti di treni, deviamenti, ecc.

Il malcontento del personale, a cui ha accennato l'on. Del Vecchio, potrà cessare coll'aumento proposto degli stipendii e coll'assunzione allo Stato delle ritenute per le tasse.

Ammette inconvenienti d'ordine interno nell'Amministrazione dell'Alta Italia, e cercherà di farli cessare. Lo avrebbe già fatto, se riguardi dovuti alla Commissione d'inchiesta non lo avessero trattenuto.

Assicura che nell'anno corrente saranno presi provvedimenti opportuni.

Del Vecchio si dichiara soddisfatto.

Di Sambuy dichiara che ha parlato contro il Consiglio di amministrazione, in cui non ha fiducia, non contro la Direzione.

Trompeo, per fatto personale, dice che il servizio fra Santhià e Biella, non solo non è migliorato, ma è peggiorato. Raccomanda al Ministro di provvedere.

Sella, per fatto personale, dice che Biella ha chiesto invano per lungo tempo un quarto treno, e che lo ha solo ottenuto dall'on. Baccarini, cui ha espresso la sua gratitudine; ma lamenta che l'orario è pessimo, e lo invita a provvedervi.

Baccarini (ministro). Risponde che è la prima volta che ode parlare degli inconvenienti dell'orario di Biella; appena gli verranno fatti conoscere, procurerà rimediarvi.

Ferrovie Termoli-Campobasso-Benevento e Campobasso-Licata.

Riferiamo pure un sunto delle interrogazioni degli on. Di Blasio e Bordonaro, fatte nella successiva seduta del 29 novembre, circa le costruzioni delle linee suaccennate.

Di Blasio. Svolgendo la sua interrogazione relativa alla costruzione della linea Termoli-Aquila, dichiara non volersi mostrare diffidente verso il Ministro, nella cui competenza ha piena fiducia; ma fa la sua interrogazione, non solo nell'interesse di nobili provincie, ma nell'interesse stesso delle istituzioni, perocchè non è bene che le leggi rimangano lettera morta.

Ricorda i precedenti legislativi che si riferiscono alla linea Termoli-Campobatso-Benevento, decretata dalla legge del 1868, e riconfermata da una legge del 1870, che prescriveva un termine di 4 anni per la costruzione di quella linea.

Tuttavia, sino ad oggi, niente si è fatto; perciò chiede quali sieno le intenzioni del Governo, specialmente dopo la votazione della legge per le nuove costruzioni, e dopo che la Provincia di Molise ha già votate le somme, che sono a suo carico per questa costruzione.

Egli si augura che l'on. Ministro possa, con chiara ed esplicita risposta, rassicurarlo pienamente.

Baccarini (ministro dei lavori pubblici) spera che soddisferà l'interrogante, col dirgli che già si è rivolto alla Società delle ferrovie Meridionali, la quale *ha l'obbligo di* costruire la linea ricordata dall'on. Di Blasio. La Società ha riconosciuto l'obbligo, ma sul ritardo ha addotto ragioni che egli non ha potuto accettare.

Quindi egli assicura che intimerà alla Società di cominciare la costruzione di quella linea nel 1880; e se si rifiutasse, egli ordinerà che si proceda d'Ufficio alla costruzione.

Di Blasio ringrazia per le spiegazioni avute, e si dichiara soddisfatto.

Bordonaro interroga il Ministro sulla sospensione dei lavori della ferrovia Campobasso-Licata.

Più volte ha dovuto ripetere le sue sollecitazioni per l'esecuzione di questi lavori, che procedono con grandi ritardi: ciò che arreca danni non lievi al commercio, per impedimento delle comunicazioni della città di Licata, la cui popolazione versa in uno stato di estrema miseria.

Chiede che il Ministro dica quali sieno gli impedimenti per la costruzione di quel tronco, e quando vi si porrà mano.

Baccarini (ministro) riconosce che i lavori di quella ferrovia sono portati troppo in lungo; espone in quali condizioni si trova il 1° tronco, nella costruzione assai avanzato; per il 2° tronco, le cause dell'eccessivo ritardo sono alcune gravi disgrazie dell'Impresa, che dettero origine a lunghe e continue questioni. L'Amministrazione ha dovuto provvedere di Ufficio pel pagamento degli operaj, e per una somma di oltre 100,000 lire.

Ciò non pertanto i lavori, in quel secondo tronco, sono quasi abbandonati. Il Ministro esaminerà le proposte dell'ispettore appositamente mandato sul luogo, e prenderà i provvedimenti necessarii, perchè i lavori siano ripresi alacremente e compiuti.

Bordonaro si dichiara non competente a giudicare delle difficoltà che incontrano quei lavori. Lascia la responsabilità di farlo al Ministro. Egli si è limitato ad indicare gli inconvenienti. Prende atto delle dichiarazioni fatte dal Ministro, e crederà alle sue promesse quando le vedrà attuate.

Baccarini (ministro) non crede di aver dato mai alcun motivo alle ultime considerazioni fatte dall' on. Bordonaro. Dà nuovi schiaramenti sui pagamenti fatti d'ufficio dalla Amministrazione.

LE STRADE FERRATE AGRICOLE.

Ci pare abbastanza interessante la seguente descrizione di una ferrovia, destinata esclusivamente ai bisogni agricoli, nella costruzione e nell'esercizio della quale si è raggiunto il massimo dell'economia, senza compromettere lo scopo per cui la medesima fu stabilita. La piccola ferrovia, di cui vogliamo parlare, trovasi in una località della Germania, priva d'industrie ed abitata da una popolazione campagnuola assai disseminata.

Questa ferrovia, aperta all'esercizio nel 1876, non serve che ad una città di 1700 abitanti, Westerstede, che congiunge a Ocholt, stazione della grande linea da Leer a Oldenburgo. Quando si costruì la linea da Ocholt a Westerstede, non si calcolava su di un movimento giornaliero superiore ai 25 viaggiatori ed a 15 tonnellate di merci; come si vede, accennando soltanto queste cifre, trattavasi di provvedere ad una contrada agricola assai povera.

Importa ora far conoscere a qual prezzo si è potuto creare ed esercire una linea, che costituisce il vero tipo delle ferrovie agricole, delle quali si potrebbe utilmente dotare certe località del nostro paese.

La strada in questione è costrutta con binario di m. 0.75 di larghezza, ed ha una lunghezza totale di m. 7,115. Sopra 2700 m., la ferrovia corre sulla costa di una strada, e pel resto della lunghezza traversa terreni sabbiosi, boschi e praterie torbose. Il piano stradale ha m. 1.50 di larghezza; esso è fiancheggiato da scarpe inclinate, a 2 di altezza sopra 3 di base. In via corrente, le curve hanno un raggio minimo di 250 m.; la più forte pendenza non sorpassa 5 millimetri per metro, e tuttavia questa pendenza non tocca che un brevissimo tratto. La sola opera d'arte consiste in un ponte di m. 4.25 d'apertura pel passaggio di un piccolo corso d'acqua. Le ruotaie, del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, hanno una lunghezza di metri 7.50 ed un peso di chilog. 12,6 per metro corrente; esse sono fermate con stecche, e posano, nelle curve, sopra placche metalliche. Le traversine, le cui dimensioni sono di m. 1.33, m. 0.20 e m. 0.10, distano 67 centimetri una dall'altra. La linea non comprende che una fermata, situata alla metà circa dei due punti estremi, e che serve ad un podere. Le installazioni fisse sono state ridotte alla massima semplicità: così nella Stazione comune di Ocholt si costrusse una tettoia per riparare una macchina ed una vettura, e si applicò un apparecchio per l'alimentazione dell'acqua. La ferrovia dello Stato d'Oldenburgo, alla quale appartiene la Stazione di Ocholt, s'incarica *gratuitamente* dei parziali trasbordi, e non si fa rimborsare che i trasbordi dei vagoni compieti. Infine, a Westerstede, i fabbricati per l'esercizio si riducono ad una tettoia per le macchine e pei vagoni, e ad una casa d'abitazione pei due impiegati. Il proprietario di un albergo fa le funzioni di capo-stazione; presta gratuitamente alla Compagnia locale le sale necessarie d'aspetto pei viaggiatori e di deposito pei bagagli.

Come si vede, tutte le installazioni fisse sono state diminuite per quanto era possibile, e la stessa economia fu pure osservata nella costruzione del materiale ruotabile.

Questo si compone: di due locomotive-tender, che pesano vuote 5,450 chilog., cariche 6,800 chilog., e sono riscaldate con torba; di tre vetture a 4 assi. La cassa posa sopra due *bogies*; essa ha 9 m. di lunghezza (non comprese due piattaforme (gallerie) di m. 0.50 ciascuna, e m. 1.80 di larghezza. I sedili sono disposti parallelamente alla strada, lungo le pareti interne, in modo da lasciare nel mezzo lo spazio pel passaggio. Il peso della vettura è di 4950 chilog.; due di queste vetture sono miste, e contengono 6 posti di seconda classe e 22 di terza; il terzo veicolo contiene 36 posti di terza classe. Oltre questo materiale per viaggiatori, la Compagnia possiede 2 vagoni coperti e 4 carri-piattaforme pel trasporto delle merci. Questi veicoli, che hanno un peso morto di 2 tonnellate e mezza, circa, possono trasportare 5 tonnellate di merci.

Ogni locomotiva ha costato 12,125 franchi; ogni vettura mista 5,800 fr.; il veicolo di terza classe 5,087 fr.; ogni vagone coperto 1,925 fr.; ed infine ogni carro scoperto 1,320 fr.; di maniera che il materiale ruotabile figura nei conti di primo impianto per la somma totale di 55,000 fr. circa.

Il capitale di primo impianto è composto di 150 azioni di priorità, di 375 fr. ciascuna; di 196 azioni di fondazione, dello stesso valore; di una sovvenzione di 37,500 fr. data dalla città di Westerstede, e di una somma di 112,500 fr., rappresentata da Obbligazioni garantite dallo Stato di Oldenburgo; e così in totale ed in cifra rotonda 280,000 fr.

Le azioni di priorità ricevono prima un interesse del 5 0[0, e le Obbligazioni quello del 4 1[2 0[0. Deduzione fatta di questi interessi, il soprapiù del prodotto netto viene ripartito tra gli azionisti. Lo Stato garantiscè il 4 1[2 0[0 alle Obbligazioni, ma la Compagnia si è impegnata a rimborsargli le sue anticipazioni col denaro che rimarrà disponibile dopo avere distribuito il 5 0[0 alle Azioni di priorità ed il4 1[2 0[0 alle Azioni di fondazione.

Se si aggiungono ai 55,000 fr., che rappresentano il valore del materiale ruotabile, tutte le spese di primo impianto, si arriva ad una spesa totale di 227,000 fr., cioè 32,000 fr. per chilometro. Le spese suppletorie di finimento, eseguite nel 1877 e nel 1878, portarono il prezzo di costo definitivo per chilometro a fr. 34,300; talchè rimaneva disponibile nella cassa della Compagnia una somma di 36,000 fr. Aggiungasi che venne creato un fondo di riserva, alimentato da un versamento annuo di 750 fr., prelevato dal prodotto netto, fino alla concorrenza di una somma totale di franchi 18,750. L'impresa è stata dunque concepita in condizioni eccellenti.

Circolano sulla linea tre treni al giorno in ogni senso; il loro personale si riduce ad un macchinista e ad un conduttore, che distribuisce i biglietti. La velocità dei convogli è di 21 chilom. all'ora. Il sistema di tariffa è semplicissimo: tra Ocholt e Westerstede, il prezzo di 2ª classe è di fr. 0.625, e quello della 3ª di fr. 0,375; ciocchè corrisponde, nel primo caso a cent. 8.8, e nel secondo a meno di cent. 5.3 per chilometro. I bagagli si pagano in ragione di fr. 0.0375 per frazione indivisibile di 10 chilometri, qualunque sia il percorso.

Quanto alle merci, esse sono tariffate secondo tre categorie:

1° Le merci d'ogni sorta, di un peso inferiore a 2,000 chilog. in ragione di 25 cent. per 100 chilog.;

2° Le merci d'ogni sorta, d'un peso superiore ai 2,000 chilog., in ragione di fr. 0,1875 per 100 chilog.;

3° Le merci a carico completo di vagone, in ragione di fr. 6.25 a fr. 5 per 5 tonnellate, secondo che il trasporto si effettua con un vagone coperto o con una piattaforma.

Il traffico più importante è quello dei viaggiatori; ed a questo elemento di prodotto bisogna aggiungere una indennità di 1200 fr. per anno, data dall'Amministrazione delle poste pel trasporto delle sue lettere e dei suoi valori.

Il personale della linea componesi del capo-Stazione di Westerstede, di due macchinisti e di un conduttore capotreno. I passaggi a livello non sono sorvegliati; il macchinista annunzia il suo avvicinarsi col suono di una campana.

Nelle condizioni sopra enunciate, i prodotti dell'anno 1878 (3° dell'esercizio) ammontarono a 17,910 fr.; il percorso totale dei treni è stato di 15,330 chil., di maniera che il prodotto per chilometro-treno fu di fr. 1.1625, e per chilometro-linea di fr. 2,558.75.

Le spese totali d'esercizio sono state, durante lo stesso anno, di fr. 0.700 per chilometro-treno, e di fr. 1,522.25 per chilometro-linea.

Riassumendo, il prodotto netto dell'esercizio è salito alla somma di fr. 7,190, con un aumento di fr. 588.75 in confronto di quello dell'anno precedente: locchè rappresenta l'interesse del 3 0[0 del capitale di primo impianto.

Così dunque, all'esordire del suo esercizio, la piccola linea da Ocholt a Westerstede ha potuto dare il 3 0[0 del capi-

tale di costruzione; e questo è un utile esempio da seguirsi per l'impianto di ferrovie d'interesse locale. Tutte le linee d'interesse locale, è vero, non potrebbero essere dappertuto costruite in così buone condizioni come quella da Ocholt a Westerstede; ma, se si deve tener conto, in ogni caso speciale, delle condizioni locali della regione a cui si provvede, non è meno utile di constatare che il successo dell'impresa, di cui abbiamo data relazione, è dovuto:

1° Ad una grande semplicità nell'organamento;

2° Alla riduzione della larghezza del piano stradale della linea, ed alla soppressione delle chiusure;

3° Alla grande benevolenza dimostrata nelle relazioni dall'Amministrazione della linea da Leer a Oldenburgo verso la Compagnia della ferrovia locale, che è suo affluente: benevolenza che si traduce in pratica nel servizio gratuito della Stazione comune di Ocholt, ed, in definitiva, in una sensibile riduzione delle spese generali. In tali condizioni, la Compagnia ha potuto pagare integralmente l'interesse delle Obbligazioni, senza fare appello alla garanzia dello Stato;

4° Alle condizioni eminentemente favorevoli del terreno, al basso prezzo della mano d'opera, ed al buon mercato del combustibile, venduto sulla piazza in ragione di 12 fr. la tonnellata.

Le molte ferrovie economiche o d'interesse locale, che, come abbiamo ripetutamente dimostrato, sono le sole utili e sufficienti ai bisogni per parecchie regioni secondarie del nostro paese, potrebbero essere facilmente stabilite in condizioni analoghe a quella sopra accennata, col concorso delle città e dei Comuni interessati, nonchè del Governo, e col risparmio d'ingenti capitali, che, adottando i sistemi ordinarii, non si può certo ottenere.

IL SERVIZIO POSTALE IN ITALIA.

Il Ministero dei lavori pubblici presentava alla Camera dei deputati, nella tornata del 21 luglio ultimo scorso, la 14ª Relazione sul servizio postale del Regno, compilata dalla Direzione generale delle Poste.

Di questa Relazione, raccolta in un volume di oltre 300 pagine, venne or ora compiuta la stampa e fatta la distribuzione cogli *Atti Parlamentari*. Essa abbraccia i risultati del triennio 1876-77-78; i quali verremo qui riassumendo nelle cifre sommarie e complessive per ogni ramo di servizio, riportando più specialmente quelle che riferisconsi all'anno 1878.

Lettere. — Nel detto anno 1878, il numero delle lettere trasportate fu di 134,901,310, raggiungendo così un aumento nel triennio di quasi 19 milioni e mezzo di lettere.

Ricercando quali fra le nostre provincie abbiano recato un maggior contingente in quella cifra totale, troviamo prima quella di Roma per oltre 13 milioni di lettere, di Milano per nove milioni, Torino 8 e mezzo circa, Napoli e Firenze 7, Genova 6.

Le lettere assicurate ascesero a 26 mila, per un valore di quasi 22 milioni e mezzo di lire: nel triennio la somma assicurata oltrepassò i 65 milioni: e qui tengono il primo posto, dopo Roma che vi concorse per quasi 3 milioni di lire, quelle di Napoli, Milano e Perugia.

Delle lettere *raccomandate*, ne andarono smarrite o depredate 215. Nel 1878, nota la Relazione, non si ebbe lo smarrimento di alcuna lettera *assicurata*.

Cartoline. — Le cartoline postali oltrepassarono nel 1878 il numero di 14 milioni; nel 1875 non giungevano a 10. In quello, la provincia di Milano entrò per oltre 1 milione e seicentomila cartoline; nelle altre (Firenze, Napoli, Genova) fu di poco sorpassato il milione: è notevole la provincia di Alessandria inscritta per più che 600 mila cartoline.

Stampe. — Nel 1875, il numero degli stampati trasmessi col mezzo postale fu di quasi 114 milioni; nel 1878 salì a poco meno di 143 milioni; in questa cifra la *stampa periodica* entra per 85 milioni e mezzo.

Su quella cifra complessiva di 143 milioni di stampati, la provincia di Torino entra per 38 milioni, di Milano per 22 circa, di Roma per 12, di Napoli per 9, di Firenze per 7, di Genova e Bologna per 5 milioni a un dipresso. In tutte queste provincie vi fu notevole e progressivo aumento: all'infuori di quella di Torino, in cui tra il 1877 e il 1878, verificossi una diminuzione di 474 mila stampe.

Non è senza importanza il prospetto sulla distribuzione a domicilio: per opera dei fattorini postali furono nel 1878 recate a domicilio 63 milioni e mezzo di *lettere*, 10 milioni di *cartoline*, quasi 27 milioni di *giornali*, 17 milioni e mezzo di stampati: in totale 118 milioni di oggetti.

Delle lettere, 800 mila non poterono essere distribuite, perchè o rifiutate (297 mila), od altrimenti inesitate (496 mila).

Non sono infrequenti, nè sempre temperate le lagnanze perchè qualche lettera o stampa non pervenne a destinazione; ma conviene non dimenticare che su quel numero di lettere non distribuite se ne trovarono oltre 8000 mancanti d'indirizzo, e 17 mila senza l'affrancatura obbligatoria; e tenere pur conto che, fra le lettere rifiutate ed inesitate, si rinvennero valori per L. 3284, delle quali due terzi rimasero giacenti negli Uffizii postali, perchè il difetto di indirizzo e di qualsiasi indicazione non ne permise la restituzione ai mittenti.

Vaglia. — Nel numero dei vaglia si ha un aumento notevolissimo dal 1876 al 1878: in quest'ultimo anno furono emessi circa 3700 vaglia per un valore di 451 milioni, e pagati 3946..... per L. 460 milioni.

Nel triennio, gli Ufficii postali del Regno ebbero pei vaglia un movimento di fondi per circa tre miliardi!

Le provincie nelle quali è maggiore il servizio dei vaglia emessi sono quelli di:

Alessandria, per 8 milioni circa;
Milano, per 20 id.;
Genova, per 15 id.;
Torino, per 18 id.;
Roma, per 26 id.

Pei vaglia pagati sono:

Palermo, per oltre 13 milioni;
Genova, id. 12 idi;
Firenze, id. 13 id.;
Roma, id. 19 id.;
Napoli, id. 27 id.;
Torino, id. 16 id.;
Milano, id. 20 id.

Circa il cambio dei vaglia internazionali, dobbiamo limitarci a queste cifre sommarie: nel triennio furono rilasciati pei diversi paesi esteri n. 279 mila vaglia, per un valore di L. 112..... milioni.

Ne furono ricevuti n. 718 mila, per un totale di L. 141.. milioni, con un aumento pertanto di L. 28..... milioni delle somme ricevute su quelle emesse per l'estero.

I vaglia consolari si mantennero per numero, durante il triennio, alla media di 20 mila circa in ciascun anno.

I Consolati, presso i quali ebbero luogo le maggiori emissioni, sia pel numero dei vaglia, sia per l'importo delle somme rappresentate, furono: quello di Buenos-Ayres, che rilasciò 20 mila vaglia per oltre 2 milioni e mezzo di lire; di Montevideo, che ne rilasciò 11,700 circa per oltre un milione e mezzo; di Nuova-York, che nel solo biennio 1876-77 ne emise 4445, per quasi 700,000 lire.

Le provincie, che nel triennio ricevettero le maggiori somme, sono Genova in primo luogo, poi Potenza e Salerno, come quelle da cui è più attiva l'emigrazione.

Le perdite subìte in questo tempo dall'Amministrazione, e derivanti dal servizio dei vaglia, ascesero ad oltre 200 mila lire; di queste, ne furono recuperate 44 mila; dimodochè le perdite effettive si riducono a poco più di 166 mila lire.

Casse postali di risparmio. — Gli Uffizii aperti nel triennio 1876-78 ascesero a 3194. La somma complessiva dei depositi e degli interessi fu in questo periodo di lire 28,119,000; l'importo dei rimborsi ascese a 16,734,000 lire; e il residuo del credito dei depositanti era calcolato alla fine del triennio in lire 11,384,000.

Pel solo anno 1878 abbiamo i dati seguenti: nuovi Uffizii aperti n. 85; somma complessiva dei depositi e degli interessi, L. 14,895,000, con una differenza in più di 5 mi-

lioni e mezzo circa sull'anno precedente; importo dei rimborsi, 9,984,000 lire, con una differenza in più sul 1877 di oltre 4 milioni e mezzo: residuo del credito dei depositanti alla fine dell'anno, L. 4,910,000.

SERVIZIO INTERNAZIONALE. — Nel 1876, l'Italia ha avuto pel cambio epistolare coll'estero un prodotto netto di lire 487,000; nel 1877, di L. 565,000; e nel 1878, di L. 697,000.

Il prodotto derivante dal transito in Italia dei dispacci esteri fu il seguente pei tre anni:

1876	L. 696,042
1877	» 864,461
1878	» 940,037

Durante il triennio, l'Amministrazione italiana ricevette dall'estero, e spedì n. 4664 oggetti più che nel 1876. Riscosse L. 360,620 in più pel cambio epistolare, e L. 233,521 pel transito dei dispacci: in totale L. 604,000 più che nel 1875.

ORDINAMENTO DEL SERVIZIO. — L'Italia possiede oggi 3200 Uffizii postali; dei quali, 190 furono aumentati nell'ultimo triennio. Proporzionatamente alla popolazione del Regno, al finire del 1878, abbiamo un Uffizio postale per ogni 8395 abitanti.

In proporzione al numero degli abitanti, ci stanno innanzi la Svizzera, la Norvegia, la Gran Bretagna, la Svezia, la Danimarca, la Francia, la Spagna; vengono dopo l'Italia, il Belgio, la Grecia, l'Austria-Ungheria, la Rumenia, la Russia. Quest'ultima non ha che un Uffizio per ogni 24,802 abitanti.

La percorrenza giornaliera fu nel 1878, per tutto il Regno, di 70,118 chilometri, ed importò la spesa di 2,519 mila lire.

SPESE. — Le spese per il servizio postale nel 1878, ordinarie e straordinarie, raggiunsero la cifra complessiva di 23 milioni, poco più, superando quelle occorse nel 1877 di una differenza di 623 mila lire. In tutto il triennio si spesero L. 67,284,560.

RENDITE. — Le rendite, che nel 1877 salirono a lire 25,238,000, nel 1878 raggiunsero la cifra di L. 26,117,000, con una differenza in più di circa 879 mila lire.

Prendendo poi in esame il più largo periodo degli ultimi diciotto anni, cioè dal 1861 al 1878, noi vediamo che, durante questo tempo, le spese pel servizio postale raggiunsero la somma complessiva di L. 337,887 mila; dalle quali detratte le anticipazioni accordate alle Società di navigazione, e che sommano a 7,300 mila lire, resta una spesa reale di 330 milioni e 587 mila.

In quanto alle spese pel servizio marittimo, esse salirono in questo periodo a 136,682 mila lire.

Sicchè, dal totale delle spese postali in .	L. 330,587,684
Detraendo quelle pel servizio di mare in	» 136,682,211
Rimangono di vera spesa postale	L. 193,905,473

E siccome nei 18 anni suindicati l'Amministrazione delle poste ha prodotto la somma di L. 330,235,382, defalcando da questa la spesa reale di L. 193,905,473, ne resulta un attivo di L. 136,329,909, che, diviso per 18 anni, dà una rendita netta di L. 7,573,883 all'anno.

Nostre Corrispondenze

LE FERROVIE ECONOMICHE.

Roma, 2 dicembre.

Come vi promisi in una precedente mia, avendo le rispettive Sotto-commissioni, incaricate degli studii per le ferrovie economiche, presentate le rispettive relazioni, comincierò dal darvi alcuni ragguagli sulle proposte fatte dalla Sotto-commissione, incaricata dello studio dei provvedimenti economici dipendenti dalla costruzione del corpo stradale.

Nella relazione della prefata Commissione, dopo aver premesso che, per lo studio delle economie che si possono realizzare nella costruzione delle ferrovie secondarie, occorre anzitutto avere una esatta conoscenza del materiale mobile, con cui verrà esercitata la ferrovia, ed il sistema d'esercizio che si vuole adottare; passa a dimostrare, con molta chiarezza di argomenti, quanto grande e diversa dev'essere la solidità di una ferrovia esercitata a grande velocità, con locomotive portanti tonn. 13.50 per asse, in confronto di una ferrovia economica, su cui non corrono che locomotive di 4 o 5 tonn. per asse e con velocità minore.

Partendo da tale principio, ne deduce la necessità di dover istudiare separatamente quali economie si possono realizzare sulle ferrovie, che potranno essere percorse dallo stesso materiale mobile, ed esercitate colle stesse norme che sono ora in vigore sulle ferrovie ordinarie già in esercizio; e quali si potranno attuare su quelle ferrovie su cui dovrà correre un materiale mobile speciale, con esercizio separato, siano queste a binario ridotto od a binario ordinario; appoggiandosi in tali apprezzamenti, non a considerazioni teoretiche, ma sui risultati ottenuti dalla pratica applicazione di consimili ferrovie eseguite in Italia ed all'estero.

Passando quindi a discutere sulla larghezza più conveniente da assegnarsi alla piattaforma stradale, nel far rilevare che la larghezza delle ferrovie ordinarie, da m. 6.00 venne ora generalmente adottata di m. 5.50, non crede ammissibile una maggiore riduzione di tale larghezza, quando la ferrovia è destinata ad essere percorsa con materiale pesante e con velocità considerevole.

Per contro, la prefata Commissione ritiene che per le ferrovie secondarie, sulle quali l'esercizio non viene fatto con macchine di maggior peso, e che sia diminuita la velocità dei treni, si possa adottare con sicurezza la larghezza di m. 5.00 ed anche meno.

Propone quindi per le ferrovie economiche a binario normale, da esercitarsi con moderata velocità, le seguenti dimensioni: larghezza di m. 5.00 fra i cigli al piano di formazione; massicciata larga m. 3.00 al piano delle rotaie, e m. 4 alla base, con uno spessore di ballast di m. 0.40, e traverse di m. 2.40 $\times$ 0.22 $\times$ 0.13.

Nelle trincee con massicciata libera, dando ai fossi una larghezza minima di m. 0.60, si avrà fra i cigli esterni una complessiva larghezza di m 6.20.

E con massicciata incassata, dando ai fossi una larghezza di m. 0.40 o 0,45, si può ridurre la larghezza da m. 5.00 a 5.20, facendo nelle trincee, con massicciata incassata, delle piazzette di rifugio, distanti ogni 30 m., con lastroni di pietra che coprano i fossi laterali. E nei manufatti la larghezza potrà essere limitata a m. 4.25 fra i parapetti interni, eseguendo, nei lunghi viadotti e ponti, delle piazzette di rifugio in corrispondenza delle pile.

Nelle gallerie si ritenne che, al piano del ferro, possa bastare la larghezza di m. 4.20, collocando delle nicchie di rifugio alla distanza di m. 20 dalla stessa parte; e quando la lunghezza delle gallerie non ecceda i m. 200, venne limitata l'altezza al piano del ferro a m. 5.00.

Passando quindi alle ferrovie a scartamento ridotto, la larghezza della piattaforma stradale dovendo essere subordinata allo scartamento che si vuole adottare, la prefata Commissione, nella supposizione che il detto scartamento abbia per limite massimo m. 0.95 e per limite minimo m. 0.70 tra le faccie interne delle rotaie, dopo aver esposto esempi pratici e considerazioni teoriche, ritiene che la larghezza del piano di formazione, colla massicciata libera, abbia ad essere di m. 3.50 collo scartamento di 0.95, e di m. 3.20 con quello di m. 0.70; lo spessore della massicciata 0.30 per entrambi gli scartamenti, la larghezza al piano del ferro rispettivamente 2.10 ed 1.85, la base della massicciata 2.90 e 2.60, e la lunghezza delle traverse 1.70 ed 1.50.

Entrando poi a ragionare delle curve, le quali hanno tanta importanza nelle economie delle costruzioni, la Commissione è stata d'avviso che, per le ferrovie ordinarie esercitate con materiale delle grandi linee, non si possa discendere nei raggi al dissotto di m. 200 nelle pendenze ordinarie, e di m. 250 sulle forti pendenze, senza scon-

tare in gravi spese di riparazione dell'armamento e materiale mobile l'economie realizzate nella costruzione, e che tale minimo si abbia solo ad applicare sulle linee che verranno esercitate con moderate velocità.

Nelle ferrovie a scartamento ridotto, il limite minimo dei raggi delle curve variando col variare dello scartamento, mentre la prelodata Commissione ritenne che, in massima, i raggi delle curve non dovrebbero essere inferiori di m. 70 per lo scartamento di 0.70, e di m. 100 per quello di m. 0.95, ha pure ammesso che in casi speciali possano essere ridotti fino al limite minimo di m. 40.

Sulla questione delle pendenze, la Commissione è stata d'avviso che, in tesi generale, sulle linee di poco traffico, convenga, nella maggior parte dei casi, dare la preferenza alle pendenze massime, quando importino una notevole economia nelle spese di costruzione, osservando però che sarebbe prudente di fare qualche sacrifizio nelle spese d'impianto nelle ferrovie che hanno un discreto avvenire.

In massima, pertanto, la Commissione stessa ha ritenuto, in base ai risultati pratici delle linee già costrutte in Italia, e salvo casi eccezionali, che per le ferrovie esercitate col materiale delle ferrovie ordinarie non convenga oltrepassare il limite del 30 per 0[00], e nelle ferrovie a scartamento ridotto quello del 40 al 50 per 0[00].

Finalmente, dopo aver parlato delle altre economie che si potranno ottenere coll'abolizione, in tutto od in parte, delle case cantoniere, riduzione dei fabbricati delle Stazioni ed altri accessorii delle ferrovie; e dei grandi vantaggi economici, che verranno a risultare coll'adozione delle ferrovie stesse, tantò a scartamento ordinario, quanto a quello ridotto, passa in ultimo a parlare delle ferrovie economiche, che con vantaggio possono essere collocate a fianco delle strade ordinarie; citando i molteplici esempi, che già si hanno in Italia, di tali ferrovie, le quali, sotto il nome di *tramways* a vapore, hanno trovato modo di svincolarsi dalle severe discipline, che regolano la costruzione e l'esercizio delle ferrovie propriamente dette; e che i vantaggi che presenta tale tipo, eminentemente economico, di ferrovie è molto superiore agli inconvenienti e pericoli, non lievi, che ne ridondano pel transito dei veicoli.

Colla riserva di parlarvi in altra mia della relazione della Sotto-commissione circa le economie possibili sull'armamento e materiale mobile, vi trasmetto un quadro delle prescrizioni da ottenersi nella costruzione pei diversi tipi di ferrovie economiche.

X.

Numero d'ordine	TITOLO a cui si riferiscono le prescrizioni	CLASSIFICAZIONE DELLE FERROVIE ECONOMICHE					OSSERVAZIONI
		1. TIPO Ferrovie a scartamento ordinario esercitate col materiale mobile della rete principale, ma con economia nella costruzione ed esercizio. Velocità massima 40 chil.	2. TIPO Ferrovie a scartamento ordinario con materiale mobile speciale. Velocità massima di corsa 30 chilometri.	3. TIPO Ferrovie a scartamento ordinario con materiale mobile speciale. Velocità massima 20 chilometri.	4. TIPO Ferrovie a scartamento ridotto, con larghezza di metri 0.95 fra le faccie interne delle guide. Velocità massima 35 chilometri.	5. TIPO Ferrovie a scartamento ridotto, con larghezza di metri 0.70 fra le faccie interne delle guida. Velocità massima 25 chilometri.	
	A. — Costruzione della strada						
	1° Strada propriamente detta.						
1	Larghezza della strada al piano di formazione	Con massicciata libera m. 5.90	Con massicciata libera m. 1.00	Con massicciata libera m. 4 00	Con massicciata libera m. 3.50	Con massicciata libera m. 3.20	Quando si ponga la massicciata incassata potransi ridurre queste larghezze in conformità dei relativi Tipi.
2	Massicciata.						
	Larghezza al ciglio	m. 3.00	m. 2.60	m, 2.60	m. 2 10	m. 1.85	
	Altezza della massicciata	m. 0.40	m. 0.30	m. 0.30	m. 0.30	m. 0.30	
3	Larghezza dei manufatti tra le faccie interne dei parapetti	m. 4.00	m. 4.00	m, 4·00	metri 1 in più della larghezza dei veicoli	metri 1 in più della larghezza dei veicoli	Nei manufatti di parecchie luci si disporranno piazzette di rifugio sopra le pile.
4	Gallerie	Larghezza metri 4.20 al piano del ferro	m. 4.20	m. 4,20	m. 3.20	m. 3.00	Con nicchie a m. 30 di distanza dallo stesso lato.
5	Curve, raggio minimo	m. 200	m. 150	m. 100	m. 70.00	m. 40.00	
6	Pendenze massime per metro	m. 0.035	m. 0.050	m. 0.050	m. 0.050	m. 0.050	Le pendenze massime qui contro indicate si adotteranno in via eccezionale, e soltanto che con esse si ottenga un considerevole risparmio. In generale, e specialmente per le linee di traffico importante converrà tenersi al dissotto di questi limiti.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Le ferrovie Savona-Bra e Cairo-Acqui furono aperte all'esercizio, come è noto, nel settembre del 1874.

Terminati i lavori, insorse quistione fra le Amministrazioni dello Stato, proprietario di quelle ferrovie, e l'Impresa costruttrice I. Guastalla e C., sostenendo questa di avere dovuto eseguire molti lavori in aumento e variazione del proprio contratto; ed opponendo le Amministrazioni che quei lavori e quelle variazioni dovevano considerarsi comprese nel contratto stesso, ch'era a *forfait*.

La quistione fu portata davanti i Tribunali; e la Corte di Genova (costituita in *Corte di rinvio* dalla Cassazione di Torino), applicando i principii di giurisprudenza stabiliti dalle sentenze anteriori d'Appello e di Cassazione, confermò l'esonero dell'Impresa costruttrice dalla manutenzione, dal giorno dell'apertura all'esercizio; e sentenziò doversi considerare come extracontrattuali i lavori eseguiti dall'Impresa in aumento e variazione di quelli che servirono di base alla stipulazione del *forfait*; incaricando d'ufficio, per per la liquidazione, i signori ingegneri comm. Amedeo Peyron, comm. Candido Borella, di Torino, e cav. Cesare Parodi di Genova, ai quali deferì pure l'incarico relativo alla collaudazione, intorno alla quale correva dissidio.

I signori ingegneri periti sovrannominati depositarono, il 29 nov. p. p., al tribunale la loro Relazione, dalla quale risulta:

Che le ferrovie erano meritevoli di collaudo sino da quando furono aperte al pubblico, tranne alcuni lavori per una somma di L. 58,000 circa:

Che il credito dell'Impresa costruttrice per lavori eseguiti in aumento e variazione del contratto a *forfait* (credito che l'Impresa portava, senza danni e interessi, a circa tredici milioni) si riduceva, pure senza danni e interessi e fatta ogni deduzione, a L. 10,341,095.66.

È poi da notarsi che un ricorso delle Amministrazioni contro la sentenza della Corte di Genova (*Corte di rinvio*) fu dalla Cassazione di Torino rigettato.

Sappiamo che la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha proposto al Consiglio d'amministrazione, che l'ha approvata trasmettendola al Ministero per la necessaria ratifica, una tariffa pel trasporto delle derrate alimentari, tanto per l'interno del Regno, quanto in servizio cumulativo con l'estero: tariffa a carro completo, con condizione di determinate quantità annue, ed intesa particolarmente a generalizzare le facilitazioni pei trasporti delle derrate alimentari.

Le norme ed i prezzi sono stabiliti con una gradazione, che arriva a parificarsi coi prezzi e colle condizioni ora goduti dalle Ditte Camis di Verona e Cirio di Torino, quando le quantità e percorrenze raggiungano quelle a cui tali due Ditte presentemente sono impegnate. In tal modo, venne creata una parità di trattamento fra le Ditte stesse e tutte quelle che fossero in grado di garantire un'eguale importanza di traffico.

Ci consta pure che il Consiglio d'amministrazione suddetto ha proposto al Ministero dei lavori pubblici che il progetto di riforma generale delle tariffe, immaginato dal comm. Martorelli, venga esaminato da un'apposita Commissione di funzionarii competenti, scelti nelle tre grandi amministrazioni ferroviarie del Regno.

Le vetture a letto *(Sleesping-Cars)*, il cui servizio da Parigi a Roma venne iniziato il 29 novembre col treno direttissimo Torino-Roma, incontrarono fino dal primo giorno il favore del pubblico. I 12 posti disponibili sono sempre quasi tutti presi partendo da Torino.

Sappiamo che l'on. Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la proroga a tutto marzo 1880 della validità delle tariffe in servizio cumulativo italo-germanico.

A favore degli accorrenti al Congresso degli allevatori di bestiame, che si terrà in Firenze il 6 corr., l'Amminisirazione delle Ferrovie dell'Alta Italia accorderà il ribasso del 30 0[0 sui prezzi ordinarii dei biglietti di tutte le tre classi, tanto per il viaggio di andata, quanto per quello di ritorno.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha indetto una gara per la fornitura di 50 mila tonnellate di carbone minuto inglese, delle quali 30 mila da consegnarsi nel porto di Genova, e 20 mila in quello di Savona.

Venne fissato il giorno 18 andante mese per la presentazione delle offerte, ed il successivo giorno 20 per il loro dissuggellamento.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La Camera dei deputati, nella seduta di ieri, elesse a membro della Commissione d'inchiesta per le ferrovie italiane l'on. Lacava, con 158 voti, contro l'on. Bonomo, che n'ebbe 113.

Servizio ferroviario militare — Col primo del corrente mese è stato attivato, per cura e sotto la direzione del Comando del Corpo di Stato-maggiore (Direzione trasporti), un corso ferroviario di Stazione, al quale sono comandati alcuni capitani addetti a Comandi superiori di distretti, ed alcuni aiutanti-maggiori in 2° di reggimento e di distretti.

Il corso consterà di due distinti periodi, l'uno preparatorio e l'altro pratico. Nel periodo preparatorio, della durata di una ventina di giorni, l'istruzione si farà per ciascun gruppo presso il distretto e nella Stazione del luogo designato come sede del gruppo. Nel periodo pratico, della durata di circa due mesi, gli ufficiali saranno ripartiti nelle Stazioni cui sono rispettivamente assegnati.

Ferrovie Romane — La Camera dei deputati, nella tornata del 28 novembre p. p., ha finalmente approvato, con voti 165 favorevoli e 55 contrarii, la Convenzione pel riscatto delle ferrovie Romane, discussa nella seduta del 17 luglio u. s., e la cui votazione rimase nulla per mancanza del numero legale.

— La Direzione generale, avendo deliberato di aprire un concorso ai posti vacanti di giornalieri nell'Amministrazione da essa dipendente, ha dato facoltà agli alunni della sezione ferroviaria nelle Scuole professionali serali di Napoli ed in quella di Roma di dare speciale esame nelle materie pratiche che si studiano in quelle scuole, e che sono inerenti al servizio tecnico amministrativo, costituendo così un titolo di preferenza sugli altri concorrenti.

L'esame di concorso avrà luogo nella seconda quindicina di dicembre corrente; e l'Amministrazione suddetta concede il viaggio gratuito di andata e ritorno a Firenze e la diaria di lire cinque al giorno a coloro, fra i candidati, che avranno superato le prove di esame scritto da tenersi a Napoli ed a Roma.

In tal modo, potrà verificarsi in Italia ciò che avviene all'estero, che cioè gli alunni delle Scuole speciali potranno, dopo di averle frequentate, trovare un collocamento, percorrendo una carriera onorata e lucrativa ad un tempo.

Ferrovie della provincia di Roma. — Nella seduta del 27 nov., il Consiglio provinciale di Roma riprese a discutere la proposta concernente la linea ferroviaria dalla Stazione di Frascati alla città, ch'era rimasta sospesa. (Vedi *Monitore* del 26 nov.), e conchiuse approvando il seguente ordine del giorno del cons. Berardi:

« Il Consiglio delibera di concorrere nella spesa per il prolungamento della linea di Frascati a forma di legge, applicando alla medesima ciò che fu disposto nella seduta del 22 corrente per la quota della rivalsa sui Comuni e per l'autorizzazione di contrarre un prestito colla Cassa ferroviaria; e fa voti per la prosecuzione dell'istessa linea fino al suo congiungimento colla linea Roma-Napoli nel punto che si ravviserà più acconcio, avuto riguardo agli interessi generali della provincia e speciali del circondario ».

Ferrovia Roma-Viterbo. — Leggesi nel *Popolo Romano*, del 29 novembre:

Ieri l'altro si è nuovamente radunata la Commissione per la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, per esaminare il da farsi in seguito alla favorevole deliberazione presa dal Consiglio provinciale nella seduta del 22 corrente.

La Commissione fu di parere che convenisse invitare il Ministro dei lavori pubblici a decidere la nota questione

delle ferrovie economiche ed a stabilire che, per la linea suddetta, si dovesse adottare uno dei tipi di *tramway* a vapore, già tanto bene riusciti nell'Alta Italia. Subordinatamente a questa decisione del Ministro, la Commissione ha pure deciso di prendere accordi colla Deputazione provinciale per eccitare i Comuni a costituire sollecitamente il Consorzio richiesto dalla deliberazione suddetta.

Terremo informati i lettori dell'esito di queste pratiche, le quali avranno una importanza non piccola per risolvere una questione che si rannoda moltissimo alla costruzione di molte linee di terza e quarta categoria, le quali altrimenti, col sistema ordinario, difficilmente potranno essere costrutte, almeno con la sollecitudine ormai richiesta dalle popolazioni.

Ferrovie venete. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia*, del 30 novembre:

Rileviamo da ottima fonte che dall'on. Ministro dei lavori pubblici vennero ordinati gli studii del progetto definitivo per la ferrovia Mestre-Portogruaro. Della direzione di questi studii fu incaricato il cav. Ponti, ingegnere in capo del locale Uffizio del Genio civile, a cui venne nel tempo stesso assegnato l'occorrente personale tecnico per il loro sollecito compimento.

Ferrovie della provincia di Torino. — La Deputazione provinciale di Torino, nell'adunanza del 24 novembre, emise parere favorevole sulla domanda, che il Comitato promotore deliberò di rivolgere al Ministero, perchè nella concessione richiesta dalla Società della ferrovia Torino-Pinerolo pel prolungamento della sua linea fino a Torre-Pellice, venga inclusa anche quella del tronco Bricherasio-Barge; e mandò sottoporre al Consiglio provinciale la domanda di sussidio del Comitato promotore della ferrovia tra Genova ed Alessandria per le valli Stura ed Orba.

Ferrovie Airasca-Moretta-Cavallermaggiore e Moretta-Saluzzo — La *Gazzetta di Saluzzo* scrive che domenica, 23 novembre, venne convocata a Saluzzo dall'egregio sindaco l'assemblea generale dei rappresentanti dei Comuni interessati. Intervenivano 28 rappresentanti, fra i quali il benemerito iniziatore comm. Sperino, e l'on. senatore Pallieri, uno anch'esso dei più ardenti fautori della nostra ferrovia.

Dopo una succinta esposizione, fatta dal Sindaco, del lavoro compiuto dal Comitato promotore, e delle adesioni ricevute dai Comuni interessati, fino alla concorrente di 820 millesimi della spesa occorrente per la costruzione dei due tronchi ferroviarii, l'assemblea dei rappresentanti, forte nella speranza che la città di Torino sarà per assumere essa pure li 180 millesimi assegnatile, o concorrerà, quanto meno, con un equivalente sussidio a fondo perduto, — e che un sussidio di circa L. 250 mila si potrà ottenere eziandio dalla Società della ferrovia di Pinerolo, — dichiarava a voti unanimi la costituzione del Consorzio, e confermava, con una lievissima modificazione ad un articolo, lo statuto compilato dal Comitato promotore e già accettato dai singoli Comuni.

Questa memorabile deliberazione, ridotta in apposito verbale, fu sottoscritta da tutti gli astanti; ed a mozione del sindaco presidente, fu immediatamente telegrafata al Ministero, con raccomandazione perchè ne tenga buon conto per il favorevole accoglimento della relativa già presentata domanda.

I Comuni uniti in Consorzio, e le quote rispettive sono le seguenti:

Saluzzo millesimi 247 — Villafranca mill. 200 — Vigone mill. 173 — Moretta mill. 85 — Cavallermaggiore mill. 30 — Scalenghe mill. 25 — Villanova Solaro mill. 21 — Cercenasco mill. 15 — Murello mill. 10 — Airasca mill. 9 — Torre S. Giorgio mill. 3 — Cavallerleone mill. 2.

Ai quali va aggiunta la città di Torino per i restanti 180 millesimi.

Dopo ciò, l'assemblea consortile nominò il suo presidente nella persona del sindaco e deputato conte Cesare Saluzzo di Monterosso, e due presidenti onorarii nelle persone del deputato Sperino e del senatore Pallieri; e quindi elesse il Comitato permanente nelle persone dei signori: Ing. Leonida Spreafico, conte Arnaldi di Balme, cav. avv. Gaspare Prat, avv. Carlo Buttini, cav. Agostino Garneri e conte Reviglio della Veneria.

Desiderosa finalmente l'assemblea che la pratica, già iniziata presso il Ministero dei lavori pubblici, sia al più presto accolta, di guisa che si possa sperare il principio dei lavori nel gennaio 1881, incaricò il Comitato di fare immediata ricerca dei fondi opportuni.

Il Consorzio è dunque costituito; la concordia dei Comuni interessati nelle due linee ferroviarie ha reso facile e pronta la loro costruzione, appagando così il voto di tutti.

Ferrovia Chivasso-Casale — Il 26 novembre p. p. ebbe luogo, nella sala della Deputazione provinciale di Torino, la riunione dei delegati delle provincie di Alessandria, Novara e Torino, per istabilire gli accordi intorno alla ferrovia Chivasso-Casale. La discussione durò dalle 12 alle 5, e l'accordo per poco parve impossibile, rifiutandosi i delegati di Novara a riconoscere verun interesse di quella Provincia in questa ferrovia. Mercè però lo spirito di conciliazione, del quale erano tutti animati, si potè combinare una proposta di accordi, che sarà presentata ai rispettivi Consigli provinciali.

Ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva. — La *Sentinella* scrive che si sta studiando il progetto di una ferrovia economica Fossano-Mondovì-Ceva, con intenzione di prolungare la linea approvata Ceva-Ormea fino ad Oneglia.

Il merito di tale progetto si deve alla città di Fossano, che lo propugna calorosamente ed insistentemente. A tal uopo si è costituito in Fossano un Comitato così composto: Cappelli cav. dott. Francesco, sindaco di Fossano, presidente; Viale cav. avv. Giacomo, rappresentante di Mondovì; Graglia cav. Cesare, rappresentante di Savigliano; Siccardi cav. avv. Ferdinando, rappresentante di Ceva; Chicco cav. Francesco, Caminale avv. Pietro e Donalisio cav. Giuseppe per Fossano.

Questo Comitato, riunitosi subito, deliberava la nomina a perito per gli studii tecnici del cav. ing. Roncarelli, pure di Fossano.

Ferrovia Avezzano-Roccasecca. — Leggiamo nella *Riforma*, del 28 novembre:

Apprendiamo che il Ministero della guerra, considerando la grande utilità strategica di questa linea, che aveva fatto per suo conto studiare dal generale Corrotti, ha fatto premura al Ministero dei lavori pubblici, perchè in vista delle condizioni strategiche della linea stessa, si ponga subito mano ai lavori.

Il Ministero dei lavori pubblici, anche in riguardo alla grande miseria che regna nel circondario di Sora e paesi vicini in seguito della cattiva annata, ha disposto che il Sotto-commissario governativo delle Ferrovie Romane si rechi in Roccasecca e vi cominci gli studii definitivi del primo tronco Roccasecca-Isola. Appena ultimati gli studii di questo primo tronco, sarà aperto l'appalto per la costruzione di esso.

Saranno finalmente soddisfatti i voti di tanti paesi, specialmente di quelli della vallata del Liri, i quali hanno per tanto tempo sollecitato la costruzione di questa linea, che, promessa nel 1860, concessa alle Romane nel 1874 insieme all'altra Terni-Rieti-Avezzano, oggi è sostituita dall'altra Terni-Rieti-Aquila.

Ferrovia Messina-Cerda. — Sabato mattina, 29 nov., una Commissione, composta degli on. senatori Tamaio e Cannizzaro e dei deputati Botta, Indelicato, Inghilleri, Pellegrino, Guarrosi, Perrone-Paladini, Picardi, Florena, fu ricevuta dall'on. Ministro dei lavori pubblici. La Commissione, sulla considerazione che gli studii della linea di Messina-Cerda sono compiuti; che le Provincie di Messina e Palermo hanno stanziato nei rispettivi bilanci le somme, che devono da esse contribuirsi giusta la legge; che le condizioni delle popolazioni delle due provincie, massime di Messina, sono veramente deplorabili, chiese al Ministro che si desse prontamente principio ai lavori della linea, cominciando da due punti, cioè da Cerda e da Messina.

Il Ministro diede le più ampie assicurazioni che è nei

propositi del Governo d'iniziare i lavori nell'anno 1880, e che sarà stanziata nel bilancio una somma, la maggiore possibile.

Il Ministro si mostrò convinto della massima importanza della linea, e tenne tale linguaggio, che lasciò grandemente soddifatti i membri della Commissione.

Tramways nella provincia di Padova. — Leggesi nel *Giornale di Padova*:

Il Consiglio provinciale di Padova, nella tornata del 25 novembre p. p., dietro motivata relazione del dep. Erizzo e dopo animata discussione, prese le seguenti deliberazioni:

« *a)* È approvato in massina di concedere una zona della strada provinciale per la costruzione e l'esercizio di un *tramway* a trazione meccanica, secondo i migliori sistemi adottati finora, da Padova per Piove, Pontelongo e Villadelbosco (e semprecchè sia assicurata la continuazione fino a Chioggia); e da Villadelbosco per Conselve e Monselice, con riguardo ad allacciare le nuove costruzioni alle Stazioni ferroviarie dell'Alta Italia; conservato nelle strade medesime facile e sicuro il movimento dei veicoli ordinarii sulla parte carreggiabile; e tutto questo senza pregiudizio delle eventuali deliberazioni sulle linee ferroviarie già progettate a costruirsi.

« *b)* È incaricata la Deputazione provinciale di attuare tutte le pratiche opportune per raggiungere, colla maggiore compossibile sollecitudine, lo scopo cui mirasi, presentando in una prossima seduta al Consiglio provinciale concrete proposte sull'argomento; riservandosi esso Consiglio la definitiva approvazione delle stesse e dei Capitolati generali e speciali, che dovranno regolare la concessione di cui trattasi ».

Tramway Milano-Corbetta. — Domenica, alle ore 12, venne solennemente inaugurato il nuovo tronco del *tramway*, che da Milano, Sedriano, Cuggionno, Castano, fa capo a Corbetta.

Le Autorità municipali e governative, invitate alla festa, furono ricevute dall'on. Mussi, sindaco di Corbetta.

Tutto il Comune era parato a festa, e l'accoglienza dei Corbettesi fu cordialissima.

Il Sindaco ospitò nella sua villa gli invitati, che sedettero ad uno splendido banchetto. Non sono mancati i brindisi e gli evviva ai promotori del *tramway*.

Tramways di Pavia e Novara. — Il Consiglio provinciale di Pavia, nella seduta del 18 novembre p. p., deliberò al sig. Luigi Della Beffa di Milano la concessione per la costruzione e l'esercizio di *tramways* a vapore sulle seguenti linee:

Pavia-Mortara-Vercelli. — Pavia-Trumello-Vigevano-Novara. — Mortara-S. Giorgio Lomello. — Pavia-Sant'Angelo Londigiano. — Voghera-Rivanazzano, nonchè di una rete molto importante pel servizio speciale della Lomellina.

— Nella sua seduta di giovedì scorso, la Deputazione provinciale di Novara ha pure concessa allo stesso Della Beffa l'occupazione del suolo stradale fino al confine colla provincia pavese pel tronco Novara-Vigevano-Pavia, ed al sig. ing. Provasi l'occupazione della strada provinciale Novara-Galliate per altro tronco di *tramway* da costruirsi.

Tramway Calci-Pisa. — Scrivono alla *Nazione* da Calci, 29 nov.:

Vi dò una buona notizia: oggi il Sindaco di questo Comune, avv. Antonio Buonafalce, e gli assessori conte avv. G. Catanti e cav. G. Mazzetti, hanno presentato al prefetto della provincia di Pisa una deliberazione del nostro Consiglio comunale, con la quale si raccomanda vivamente la domanda avanzata alla Provincia dal sig. Adolfo Otlet e cav. Ferdinando Guillon, rappresentanti della Società del *Tramway* di Firenze, diretta ad ottenere la concessione ed un sussidio per l'impianto ed esercizio di una linea di *tramway* a vapore fra questo industre e laborioso paese e la città di Pisa....

Già sui primi del corrente anno 1879, si presentarono al Comune di Calci i signori Adolfo Otlet e Ferdinando Guillon, dichiarandosi pronti a dotare il nostro paese di una linea di *tramway* a vapore, destinata a congiungerlo con la Stazione di Navacchio e con la città di Pisa, purchè fosse loro accordato un sussidio di L. 100,000, pagabili a lavoro compiuto e ad incominciato regolare esercizio.

L'Amministrazione comunale di Calci, avendo a cuore il pronto ed urgente miglioramento delle condizioni industriali e commerciali del paese, e volendo *a fatti, e non a parole*, favorire efficacemente l'esecuzione di un'impresa sulla quale unicamente si fondano le aspirazioni e le speranze di questa popolazione, assunse a di lei carico l'onere del pagamento di L. 50.000; intendendo mostrare di quanta importanza sia per il paese di Calci la progettata linea di *tramway*, col sobbarcarsi al pagamento della metà del sussidio richiesto dai concessionarii. Noi confidiamo moltissimo nel patriottismo e nella giustizia del Consiglio provinciale di Pisa, e perciò attendiamo con tranquilla fiducia una deliberazione conforme ai nostri desiderii ed alle nostre aspirazioni; e ciò molto più in quanto che la domandata linea di *tramway*, non solo assicura l'avvenire economico di Calci, ed avvantaggia notevolmente le condizioni di Caprona, Zambra, Navacchio e Riglione, ma altresì prepara e rende possibili ulteriori vantaggi per altre popolazioni della nostra provincia, alle quali si estenderà prontamente il benefizio di quel facile e comodo mezzo di comunicazione, tostochè l'esperienza lo avrà fatto meglio conoscere ed apprezzare.

I richiedenti signori Otlet e Guillon, a dissipare ogni men che benevola dubbiezza, hanno dichiarato nella loro domanda di essere pronti a versare nella Cassa provinciale una congrua cauzione in denaro o in valori dello Stato; e noi confidiamo che, se la concessione verrà loro accordata, sapranno meritarsi la piena fiducia dell'Amministrazione provinciale di Pisa e delle altre pubbliche Amministrazioni cointeressate, nel modo stesso col quale sonosi meritati la fiducia e l'incoraggiante appoggio delle Autorità fiorentine.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella seduta del 25 novembre p. p. del Consiglio federale, vennero approvati, con alcune riserve, i tipi degli edificii delle Stazioni, magazzeni merci, rimesse di locomotive e vagoni, come pure i mezzi di solidificare le guide, presentati dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo.

— Il 18 novembre ebbe luogo in Svitto una conferenza, sotto la presidenza del sig. consigliere federale Welti, affine di definire la quistione dell'ubicazione della Stazione di quella città. Oltre i delegati del Governo e del Municipio di Svitto, erano presenti, per la Società della ferrovia del Gottardo, i direttori Zingg e Dietler. La prima domanda del Municipio, concernente il ravvicinamento della Stazione di circa 400 piedi all'abitato di Svitto, venne ammessa, senza grande opposizione, da parte della Direzione della Società del Gottardo.

Riguardo allo strada d'accesso da Svitto alla Stazione, si cadde d'accordo sul seguente punto: 1° La strada d'accesso da costruirsi dalla Ferrovia del Gottardo, dalla Stazione verso il capoluogo di Svitto, lo sarà sopra il ruscello di Ueten. La decisione circa la direzione, la pendenza e l'allacciamento, a senso della risoluzione del Consiglio federale del 22 ottobre del corrente anno, sarà lasciata al Consiglio federale. 2° La larghezza della strada è fissata, compresi i marciapiedi, a 9 metri. 3° La manutenzione della strada è assunta dal Cantone, e rispettivamente dal Comune di Svitto.

La terza domanda del Comune di Svitto per una sovvenzione o costruzione di una strada d'accesso dalla Stazione per Ibach, venne, tanto dai direttori della Ferrovia del Gottardo, quanto dal sig. Consigliere federale, respinta, e quindi i delegati svittesi dovettero lasciarla cadere.

Venne pure assicurata la costruzione di un edifizio di Stazione di prima classe con Ufficio postale, com'era chiesto dalla Municipalità nella sua memoria, come pure l'iscrizione di *Svitto* sulla Stazione. Per tal modo, l'esistente pendenza venne tolta, con completa soddisfazione del Comune di Svitto.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 5.70, dal lato di Airolo m. 24.60; in totale m. 30.30, cioè m. 4.30 in media giornaliera. — Terreno franoso a Göschenen, necessità d'armatura.

Restano da perforare m. 533.40.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di ottobre diede i seguenti risultati

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri) — Passeggieri trasportati 27,000 (nel mese corrispondente del 1878: 18,522), introito fr. 27,000 (fr. 22,734.10); merce trasportata tonn. 5045 (tonn. 2586), introito fr. 18,100 (fr. 11,685.65). Introito complessivo fr. 45,100 (fr. 34,419.75), ossia fr. 1000 (fr 839.50) in media per chilometro.

L'introito complessivo finora avuto su questo tronco nei dieci mesi già trascorsi di quest'anno è di fr. 313,601.05, mentre l'introito complessivo dell'anno 1878 diede soltanto fr. 313,595.99; per cui, a quest'ora, il tronco Biasca-Bellinzona-Locarno ha già reso un maggior introito sull'anno precedente di fr. 45.06.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 21,700 (ottobre 1878: 19,305), introito fr. 18,000 (fr. 17,157.90); merce trasportata tonn. 1940 (tonn. 2088), introito fr. 7500 (fr. 7582.10). Introito complessivo fr. 25,500 (fr. 24,740); ossia fr. 980.77 (fr. 951.55) in media per chilometro.

L'introito totale a tutto il 31 ottobre era di fr. 167,732.64. Nell'intiero scorso anno il tronco Lugano-Chiasso avendo prodotto un introito complessivo di fr. 202,465 50, mancano ora soltanto fr. 34,733.86; per cui fin d'ora si può ritenere che anche su questo tronco l'introito di quest'anno presenterà un aumento.

Ferrovia del Monteceneri. — Scrivono da Berna, 22 novembre, che il Consiglio federale ha approvato i progetti per la sezione Gorra-Caviano (chil. 13.15) della linea Bellinzona-Pino, presentati dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo. Viene segnalata inoltre una grande attività nei preparativi per la costruzione della linea del Monte Ceneri.

Nuova ferrovia di montagna. — Una ferrovia a dentiera (*crémaillère*) simile a quella del Righi, sarà prossimamente stabilita sul Drachenfels, una delle *sette colline* poste sulla riva destra del Reno, presso Bonn.

La nuova ferrovia progettata farà capo davanti il monumento commemorativo del passaggio del Reno. Si procede già sopra differenti punti del Drachenfels ai lavori preliminari di misurazione e di livellazione.

I vagoni " restaurant. " — Già da lungo tempo gli Americani hanno inaugurato i vagoni Pulmann, ove essi dormono, girano, e vi fanno, con ogni comodità, i loro pasti. Gli Inglesi, alla loro volta, hanno fatto l'esperienza di magnifici vagoni *restaurant*, sulla linea *Great Northern-Bailway*. Parleremo ora di questo interessante esperimento.

Le disposizioni dei nuovi vagoni sono assai ricche e ricordano l'allestimento dei vagoni-dormitorii e dei vagoni-*salons*. Il salone d'un vagone-*restaurant* è provveduto d'una fila di piccole tavole, a ciascuna delle quali possono prender posto quattro commensali. Ad una delle estremità di questo vagone trovasi una cucina in miniatura, ove un cuoco appresta i piatti più succulenti ed i più atti a soddisfare la fame dei viaggiatori. Il primo esperimento, eseguito nel mese di ottobre scorso, è riuscito perfettamente.

Un pasto, composto di sei piatti caldi, fu servito durante tutto il viaggio da Londra a Peterbouroug, quando il treno viaggiava con una velocità di 65 miglia (104 chilometri) all'ora. Il vagone *restaurant* è così bene adagiato sulle sue molle, che s'accorge appena delle oscillazioni del veicolo. I viaggiatori mangiano cogli stessi comodi e gajezza come se fossero in casa propria. Oltre il vagone-*restaurant* e la cucina, avvi nei nuovi vagoni un compartimento per uso esclusivo delle signore, un altro pei fumatori, ecc. Possono pranzare nel *restaurant* diciannove persone alla volta, ove due giovani, uno dei quali vestito da paggio, si danno premura di rispondere a tutte le domande. C'è per di più un conduttore, incaricato di ricevere i pagamenti. Nuovi esperimenti, non meno felici, sono stati fatti poscia sulla ferrovia da Londra a Leeds.

Fin dai primi di novembre, la Compagnia ha attaccato un vagone-*restaurant* a tutti i suoi treni a grande velocità.

La ferrovia del Sahara. — A compimento della notizia pubblicata nel precedente numero, riferiamo quanto segue dal *Journal des travaux publics*, del 27 novembre:

La Sotto-Commissione tecnica francese per gli studii della ferrovia attraverso il deserto di Sahara si è riunita martedì scorso al Ministero dei lavori pubblici a Parigi, sotto la presidenza del sig. Duclerc.

È noto che due Corpi di missione saranno mandati nel Sahara algerino.

Una prima missione è posta sotto la direzione del sig. Choisy, ingegnere dei ponti e strade, facente funzioni di ingegnere in capo, ed avente sotto i suoi ordini un ingegnere delle miniere: Questa missione comprende gli studii da Biskra a Ouargla, da Ouargla a El-Colea, e da El-Colea a Langhouat. Si aggiunse una ricognizione da Tiarret ad El-Malah, sulla quale un membro della Commissione ha richiamato l'attenzione dell'Amministrazione.

La seconda missione, sotto gli ordini del sig. Pouyanne, che ha seco il sig Clavenad, ingegnere di ponti e strade, ed il sig. Bails, ingegnere delle miniere, è incaricata di riconoscere una linea, che si diriga da Raselma all'origine della Mekerias verso il sud, fino alla frontiera algerina.

La suddetta Sotto-Commissione tecnica si è riunita per dare il suo parere sulle istruzioni che debbono ricevere i capi di missione. Essa intese la lettura di un lavoro, che è stato redatto dal sig. Godin de Lepinay nel senso di una grande rapidità da imprimersi alle diverse operazioni, perchè sia possibile di giungere ad immediate soluzioni.

Strada ferrata dal Beludscistan a Candahar. — I giornali delle Indie insistono sulla necessità di estendere la nuova ferrovia per il Beludscistan sino a Candahar, e di questa città farne la nuova Capitale (come già lo fu) dell'Afganistan. Questa ferrovia è già compiuta sino oltre Scikarpur, città che sarebbe il vero punto di partenza della ferrovia per ciò che riguarda il commercio. I negozianti di Scikarpur hanno in mano tutto il commercio dell'Asia centrale e delle agenzie permanenti a Bombay, a Heyderabad, a Multan, nonchè in tutte le principali città dell'Indostan, come pure a Cabul, a Candahar, a Herat, a Balkh, a Bokhara, a Mescid, nel Seistan, nella Persia, nel Turkistan sino ai confini della Russia europea. Scikarpur non ha proprie manifatture, ma deve tutta la sua importanza allo spirito intraprendente dei suoi negozianti ed alla sua posizione centrale, verso la quale convergono le principali strade commerciali. I suoi negozianti sono noti in tutto l'Oriente in causa della loro grande ricchezza. Ogni villaggio nel Beludscistan ed ogni città nell'Afganistan e nel Turkistan hanno la propria colonia di Hindu Bunia, che trafficano colle tribù selvaggie dell'interno. Continuando di là la ferrovia sino a Candahar, questa città diverrebbe il centro del commercio e della politica, centro che sarebbe intieramente dominato dagl'Inglesi. I negozianti di Candahar si vedrebbero obbligati a sviluppare il loro commercio con Balk, Bokhara, Mescid e Khiva, portandovi le manifatture ed i prodotti delle Indie, giuntivi colla ferrovia, sino alle porte di Candahar. Intanto, secondo un telegramma del 19 ottobre, quella ferrovia venne di già percorsa dal governatore di Bombay sino ad alcune miglia da Jacobabad.

Notizie Diverse

Opere idrauliche — Il 29 novembre p p., sono terminati i lavori del grande elevatore idraulico di Cigliano. Sono quattro enormi pompe prementi, a doppio stantuffo, mosse da quattro turbini ad asse orizzontale, che sollevano a 22 metri d'altezza del canale d'Ivrea i 60,000 litri d'acqua al minuto primo, necessarii all'irrigazione del grande altipiano di Cigliano.

I motori sono animati dalle acque del canale nel Rotto,

posto ad una ventina di metri ancora più in basso del canale d'Ivrea.

È un altro di quei grandi lavori idraulici, che sono l'onore e l'orgoglio dell'agricoltura vercellese.

Canale Villoresi. — Giorni sono, la Commissione consorziale del Canale Villoresi tenne seduta a Milano, nella sala destinatale nel palazzo della Prefettura.

Dopo un'affettuosa commemorazione del compianto ing. Villoresi, testè defunto, fu preso in esame il risultato delle sottoscrizioni condizionate; e si constatò che il totale dell'acqua, per la quale s'ebbero sottoscrizioni, è di metri cubi 11,760.

Apprendiamo poi dal *Bollettino dell'Agricoltura*, che gli eredi e successori dell'ing. Villoresi informarono come, vista la difficoltà di raggiungere ora i metri cubi 19 voluti dalla Provincia, abbiano formato il progetto per l'esecuzione per ora, della sola prima parte, quella cioè che dal Ticino corre fino al torrente Bosente; e come abbiano già concluso un contratto d'appalto per le opere in Ticino, e stiano per concluderne un secondo a compimento di quanto è compreso in questo primo tronco.

Nella considerazione poi che la sottoscrizione raccolta nella zona, che sarebbe irrigata da questa prima parte di canale, tocca i m. c. 10, quantità sufficiente a rimborsare le spese di contribuzione, ecc., la Commissione deliberò di aggiornare la sua relazione alla Deputazione provinciale, in attesa della conclusione anche di questo secondo contratto; nella convinzione che questa per ora parziale costruzione del canale possa trovare favoravole accoglienza presso la Deputazione stessa e presso il Consiglio provinciale, e così realizzare le speranze di quei proprietarii sottoscrittori.

Trovò pure la Commissione stessa di encomiare lo zelo addimostrato dai signori delegati comprensoriali, mercè la cui attività e premura si potè raggiungere, nella zona soggetta al primo tronco di canale, la suddetta vistosa sottoscrizione di metri cubi 10 di acqua.

Il lago di Garda. — Scrive l'*Adige* di Verona, che la Commissione pel lago di Garda tenne anche in questi ultimi giorni altre quattro lunghe sedute. Tutte le questioni che riflettono gli interessi, tanto dei rivieraschi del lago di Garda, quanto di quelli del Mincio e dei laghi di Mantova, sia nei rapporti agricoli ed igienici, che degli usi d'irrigazione, di forza motrice e delle esigenze militari, vennero ampiamente discusse dalla Commissione. Essa se ne occupò con quella minuta coscienziosità di dettaglio, che era resa necessaria dalla gravità degli interessi che era stata incaricata dal Ministero, e che essa, d'altronde, sentiva il dovere, di salvaguardare e proteggere.

A quanto ci venne riferito, la Commissione si sarebbe, nell'ultima sua seduta, trovata concorde nelle deliberazioni relative alle opere da farsi ed alle condizioni con cui dovranno essere eseguite.

Canale dell'alto Agro veronese. — Al Canale Peretti per la irrigazione dell'alto Agro Veronese potrebbe toccare una insperata fortuna. È noto che, per trovare firme di soci, fu stabilito, nei primi patti, che gli utenti comincierebbero a dar fuori quattrini soltanto dopo che l'acqua già scorresse sui rispettivi campi.

Ma e chi, allora, avrebbe fatto fronte alle spese di costruzione del canale, manufatti, ecc.? Chi ne avrebbe anticipati i fondi?

È questa non lieve difficoltà che verrebbe oggi tolta di mezzo colla domanda inoltrata da una Società di Parigi, che compirebbe, a tutte sue spese, i lavori, salvo poi a rivalersi del denaro esborsato in modi e condizioni e proporzioni da convenirsi ed a spese dei nuovi utenti che vorranno iscriversi.

Tale Società dispone di forze finanziarie cospicue, e non si occupa d'altro che di questo genere di lavori idraulici È la stessa che propone di portare a Venezia, canalizzata, l'acqua potabile.

Nuovo ponte sul Piave. — Leggesi nella *Provincia di Belluno*:

Dal Comune di Lentiai vengono aperte trattative per la formazione di un Consorzio per la costruzione di un ponte sul Piave presso Busche, da eseguirsi in ferro ed essere collocato secondo il progetto del valente ing. cav. Giorgio Pagani-Cesa. Il progetto fu già approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Quest'opera, oltre che servire a molti interessi locali e circonvicini, porterà anche maggior movimento sulla strada ferrata.

Navigazione e telegrafi. — L'onorevole Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ha presentato il 1° corr. alla Camera i seguenti progetti di legge:

1. Approvazione della Convenzione colla Società inglese Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio di navigazione a vapore tra Venezia e Brindisi, in coincidenza coi servizii per Alessandria d'Egitto ed oltre Suez.

2. Approvazione d'altra Convenzione colla Compagnia *Eastern telegraph* per l'immersione e manutenzione d'un cordone sottomarino.

Necrologia. — Il telegrafo ci annunzia, in data 29 nov. p. p., la morte di Michele Chevalier, celebre economista francese.

Era figlio di un povero commerciante, e nacque a Limoges il 13 gennaio 1806. Entrò a 18 anni nella Scuola Politecnica, poi in quella delle Miniere, e ne uscì ingegnere, pochi giorni prima della rivoluzione di luglio.

Fu consigliere di Stato, fu nel Consiglio superiore di commercio, professore d'economia politica nel Collegio di Francia, ove sostituì Pellegrino Rossi, ed ingegnere in capo delle miniere.

Fu deputato più volte al Parlamento, poi senatore, grande ufficiale della Legion d'onore, e successe al signor de Villermè nell'Accademia delle scienze morali e politiche.

Fece pure parte del Consiglio superiore d'istruzione pubblica.

Uno dei più ardenti ed autorevoli apostoli delle dottrine del libero scambio, combattè per le sue idee nella *Revue des Deux Mondes*, nel *Journal des Débats*, nel *Journal des Economistes*, nel *Dictionnaire d'Economie politique*.

Pubblicò gran numero di opere, ritenute come classiche dai cultori delle scienze economiche.

Apertura dell'Esposizione di Sidney. — Il *Journal des Débats* riceve queste comunicazioni: L'Esposizione è aperta, ma è lungi dall'essere terminata: cosa solita in simili circostauze. La cerimonia d'apertura ebbe però un pieno successo.

Il 17 settembre era letizia per tutti; gli abitanti avevano messo gli abiti dei giorni di festa; le botteghe erano chiuse; il tempo era bello.

La festa incominciò colla marcia d'un corteggio composto di Corporazioni militari e civili, pompieri. milizia colonica, ecc. Il corteggio radunossi ad Hyde-Park; indi s'è recato al palazzo del Governo, per poi ritornare, col Governatore in testa, all'Esposizione; potrei dire coi Governatori in testa, perchè tre Governatori facevano parte del corteo di lord Augustus Loftus: il marchese di Normamby, Governatore a Melhourne; sir William Jervois, Governatore dell'Australia meridionale; sir Weld, Governatore di Tasmania.

Ricevuti all'ingresso dell'Esposizione dal Commissario generale, sig. Jennings, lord Loftus ed il suo seguito penetrano nel palazzo dalla porta principale, e s'avanzano sino alla statua della regina Vittoria. Nel momento in cui il corteggio arriva a' piedi del monumento, la bandiera inglese, che avvolgeva l'opera dello scultore Wood, cade, e compare la bella statua di bronzo.

Al tempo stesso s'intuona il *God save the Queen*, ed il corteo continua il proprio cammino sino al palco appositamente preparato per la cerimonia.

I quattro Governatori e lady Jervois prendono posto sulle loro poltrone, e la cerimonia incomincia con una cantata in onore dell'Esposizione, dedicata al principe di Galles.

A destra del Governatore stanno gli ospiti della Nuova-Galles del Sud, i Commissarii esteri, ufficiali di marina ed altri visitatori di distinzione.

Dopo tre quarti d'ora di musica, il Commissario gene-

rale Jennings legge il discorso inaugurale, indirizzato al Governatore; questi, a sua volta, felicita la giovane colonia pei suoi sforzi, e dà il benvenuto a tutti gli ospiti stranieri della Nuova-Galles del Sud; indi dichiara l'Esposizione aperta. In quel momento, la bandiera Reale è issata sulla torre est del Palazzo; tuonano i cannoni del porto, le navi da guerra salutano lo stendardo della regina, ed il pubblico è così prevenuto ch'esso può, mediante uno scellino, vedere le meraviglie venute dalle cinque parti del mondo!

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si mantennero, nella scorsa settimana, abbastanza fermi, senza dare luogo però a molte transazioni. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono ta il 414 al 416; le Obbligazioni relative tra il 283 e 284.12; i Boni tra il 599.50 al 601. — Le Sarde, della serie A, trattate a 290.50; quelle della serie B, a 294.50; le nuove, a 267.25 e 267.50 — L'Alta Italia ferme sul 296.25 al 297.75 — Le Pontebbane tra il 442.75 al 443 — Le Centrali Toscane sul 456 — Molto richieste le Azioni delle Ferrovie Romane, in seguita al voto favorevole dato dalla Camera al progetto di riscatto. Si pagarono a principio 133.50, poi a 135.50, con tendenza ad aumenti ulteriori.

A Parigi, le Lombarde s'aggirarono sul 181 e 186 a principio, poi sul 180 e 178; le Obbligazioni meglio tenute a 259 e 263 — Le Vittorio Emanuele sul 264 al 266 — Le Azioni Romane, in aumento per la causa sovraccennata, si negoziarono a 117 e 120; le Obbligazioni da 302 a 305.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la Ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corrente, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei revisori, per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 1878, e per procedere alla nomina di sei consiglieri d'amministrazione e dei revisori per l'anno 1879.

Avvisi d'Asta

L'8 corrente, presso il Municipio di Afragola, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per la costruzione della nuova strada a basoli in rettifilo, che dall'abitato del Comune di Afragola mena alla Stazione ferroviaria di Casoria, per la presuta somma di L. 133,618.23. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito cauzionale L. 13,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura della provincia di Molise, si procederà all'incanto definitivo per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'ottavo ed ultimo tronco della provinciale di 2ª serie da Campomarino a Pietracatella, tra l'innesto della provinciale N. 39 presso S. Elia a Pianisi e l'abitato di Pietracatella, per la presunta somma di L. 77,263.50. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 4,500 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta definitiva per l'appalto della quinquennale manutenzione dell'argine di conterminazione lagunare, capisaldi, idrometri, marginamenti e manufatti idraulici portuati, per l'ammontare di L. 43,676.46, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000, idem.

— Sino al tocco dello stesso giorno, presso il Municipio di Cosenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada dalla Stazione ferroviaria al corso Plebiscito, per il presunto importo di L. 107,506.86, col ribasso già offerto di L. 1.10 0[0. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— L'11 detto mese, presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta definitiva per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione d'ufficio del tratto di strada comunale obbligatoria sussidiata dall'abitato di Barge al confine con Paesana, della lunghezza di metri 5187, sul prezzo di L. 62,395.72, a cui trovasi ridotto. Lavori da eseguire entro quattro anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2000 idem.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistematica difesa con buzzoni a nucleo di ciottoli e scogliera di sasso calcare duro delle Cave veronesi, della sponda sinistra del tratto dell'argine destro del Po denominato Froldo Mantegazza in Comune di Sermide, provincia di Mantova, per la presunta somma di L. 234.662.89. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 40.000 idem.

— Il 13 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori d'imbancamento dell'arginatura sinistra di Secchia, nelle località Croce Superiore, Cerreto, Mantovani, Corte Bertelli e Menadizza, in Comune di San Benedetto Po, per la presunta somma di lire 52,431.72. Lavori da eseguire entro 50 giorni. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3000 idem.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione di Commissariato militare marittimo del dipartimento di Napoli, e presso la Direzione di Commissariato del dipart. di Spezia, si terrà un'asta per la provvista di metri cubi 503 di Pino di Corsica in bagli, per la complessiva somma di L. 46.779. Deposito cauzionale L. 4678 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di S. Felice Circeo, circondario di Velletri, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria da San Felice Circeo a Terracina, della lunghezza di m. 16.728, per la presunta somma di L. 93,955.18. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito cauzionale L, 1200 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Alessandria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle opere occorrenti alla costruzione di un tratto della strada Casale-Valenza (2° tronco), compreso fra le sezioni 78 e 176, per la presunta somma di L. 58,800. Deposito cauzionale L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dell'allargamento della Coronella del Passo e dei successivi Froldi uniti Francolini e Sabbioni a destra del Po, della lunghezza di metri 1236.50, per la presunta somma di L. 43,775. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Direzione di Commissariato militare del dipart. di Venezia, e presso la Direzione del dipart. di Spezia e del dipart. di Napoli, si terrà un'asta per la provvista di 599 m. c. di legno pino larice in bagli, per L. 57,471. Deposito cauzionale L. 5748 in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori per la costruzione di un Faro di second'ordine a luce bianca girante al Capo Peloro, per la presunta somma di L. 54,000. Deposito cauzionale L. 3,000 in contanti o rendita D. P.

APPALTI.

PORTO D'ANCONA. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del porto d'Ancona, compreso il canale che circonda l'antico Lazzaretto, ora Magazzini generali, ed alle urgenti grosse riparazioni al materiale effossario esistente nel porto suddetto, venne deliberato, per la presunta somma di L. 682,777, al signor Campos.

L'esperimento della vigesima avrà luogo col giorno 12 corrente.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

44ª Settimana. — *Dal 29 ottobre al 4 novembre* 1879.

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	523,701.60	362.17
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	537,319.37	371.59
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 13,617.77	— 9.42
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	18,638,753.10	12889 87
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	17,378,097.92	12018.05
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,260,655.18	+871.82
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	211,792.50	183.37
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	215,647.79	188.01
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	— 3,855.29	— 4.64
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.50	7,245,948.00	6,276.27
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,145.11	6,307,544.73	5,508.24
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.39	+ 938,403.27	+ 768.03

Strade Ferrate Romane

35ª Settimana — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. esercìti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	554,853.46	17,241.98
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	513,982.96	16,174.13
Differenza (in più . . .	24	41,870.50	1,067.85
Differenza (in meno . . .	--	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 7.bre 1879 .	1,672	18,583,991.45	16,559.71
Periodo corr. 1878	1,657	17,726,496.71	15,937.75
Aumento	15	857,494.74	621.96
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	32,415,40	15,715.78	10,815.24
Piccola Velocità	7,839,21	525.40	3,311.04
Totali . . .	40,254.61	16,241.18	14,126.28

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 agosto 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	7,925.60	»	34,952.51	42,878.11
Bagagli e cani.	»	154.09	»	995.63	1,149.72
Merci a G.V. ..	»	664.09	»	4,305.68	4,969.77
Merci a P.V. ..	»	9,129.15	»	35,708.42	44,837.57
Introiti diversi.	»	406.03	»	592.62	998.65
Totale L.	»	18,278.96		76,554.86	94,833.82

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

Avviso per fornitura di Petrolio.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chil. 100,000 di Petrolio raffinato d'America, da consegnarsi nei magazzini Sociali di FIRENZE, FOLIGNO, ANCONA, ROMA, CIVITAVECCHIA, NAPOLI, SIENA, e LIVORNO, apre un concorso a schede sigillate fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile presso la Direzione generale della Società, in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, e nelle Stazioni summentovate.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 9 dicembre 1879; le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere sociale constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura di Petrolio.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a sè stesso la facoltà di non accettarne veruna qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle prescritte nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 7° del Capitolato.

Firenze, 22 novembre 1879.

La Direzione generale.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 100,000 di Olio di Oliva, per il magazzino di FIRENZE, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo capitolato in data 25 marzo u. s., il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 9 dicembre. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali delle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell' art. 3° del Capitolato.

Firenze, 22 novembre 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

L'Impresa Industriale Italiana *è la più rinomata Ditta costruttrice italiana per la* **specialità** *dei Ponti e delle Tettoie metalliche; a riprova di ciò basta notare che dall'Elenco qui in calce risulta che dessa* **in** *questi ultimi sette anni ha assunto e menato a buon termine circa i* **nove decimi** *di tutti i lavori di simil genere che si sono eseguiti in Italia. Dessa è anche la* **sola** *in Italia che possegga un doppio e perfezionato macchinario per le* **fondazioni all'aria compressa,** *e col detto suo macchinario ha già eseguite le* **fondazioni pneumatiche** *del Ponte sul* **Tevere a Ripetta** *in Roma, del Ponte sul* **Tevere** *sotto* **Giove** *per la Ferrovia Roma-Firenze, del Ponte sul* **Serchio a Migliarino** *per la Ferrovia Pisa-Genova, e del gran Viadotto sul* **Rio Genil** *in Ispagna. — L'Impresa assume* **gratuitamente** *lo studio di qualsiasi progetto di Ponte o Tettoia che offra qualche seria probabilità di esecuzione, ed accetta, occorrendo, lavori ed operazioni con pagamenti dilazionati. Altra* **specialità** *dell'Impresa è la fabbricazione del* **materiale minuto di armamento** *per le Ferrovie, non che la fabbricazione in generale dei* **rivetti, bolloni, dadi, chiodi, viti, ecc. ecc.** *Per siffatta fabbricazione l'Impresa possiede una Officina provvista delle rinomate macchine speciali e privilegiate dette del* **Sistema Vincent.** *Finalmente, l'Impresa ha conseguito nelle grandi Esposizioni Mondiali del* 1873 *e* 1878 **le maggiori ricompense** *che sieno state concesse a Costruttori meccanici sì Esteri che Nazionali, ossia le* **Medaglie al Merito ed al Progresso** *a Vienna, ed una* **Medaglia d'oro** *ed una* **d'argento** *a Parigi.*

Da ultimo, l'Impresa ha il singolarissimo vanto di aver sempre condotto a termine i suoi lavori senza aver mai avuto una lite.

Principali lavori assunti, in corso di esecuzione, od eseguiti dal Gennaio 1871 *all'Ottobre* 1879.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
N. 2 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	51
Ponte *Sisto* sul Tevere in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Titerno* (rist.)	» S. Lorenzello	22
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	293
N. 2 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (rist.)	» di Reggio Calabria	144
N. 10 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa* e *Strada Playa*	» di Cagliari	233
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sul *Reinello*	» di Benevento	19
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sulla *Nera*	» di Molise	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone*	» di Campobasso	48
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta.	» di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
N. 2 ponti sull'*Imagna* e sul *Brembo*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 8 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesamo* e *Merapotamo*	» di Catanzaro	872
N. 5 ponti per strade provinciali	» di Messina	89
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 5 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	294
N. 2 ponti mobili. Fortificazioni di Spezia	» della Guerra	11
N. 10 ponti sul *Fella*, sul *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 29 ponti, per la	» Mantova-Modena	529
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
N. 11 ponti, con rafforzamenti, per la	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 9 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	134
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
Ponte sul *Tevere* (C) sotto Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	» Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	» Roma-Napoli	64
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 25 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1021
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Ponte sul *Vella* e 50 ponticelli diversi	Ferr. Pisticci-Grassano	314
N. 10 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	248
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 9 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	106
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 10 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	204
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 47 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1322
N. 37 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	584
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-*Girgenti*	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» *Girgenti-Campofranco*	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponticelli, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli	» Favarotta-Canicatti	12
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 11 ponti e ponticelli	» 1° Tronco Vallelunga	60
N. 4 ponti e ponticelli	» 2° Tronco Vallelunga	56
Ponte sul *Simeto*	» Catania-Messina	113
Id. sul *Gurnalunga*	» Id.	66
N. 37 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	457
N. 3 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	22
Ponte sul *Cerrifita* e *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Id. sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ditta Walton e Nepoti	12
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	154
N. 268 ponticelli e travature	per diversi	2073
N. 18 ponticelli (F)	Ferr. Campofr.-Serradifalco	255

TOTALE: 883 Ponti e Ponticelli della lungh. totale di Metri 17,848

Lavoro	Committente	Superficie coperta M.Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* ed *Ancona*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrovie Alta Italia	2820
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	521
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania* e *Torneria di Messina*	Ferrovie Calabro-Sicule	2000
Id. delle *Rimesse Locomotive id.*	» Id.	700
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. del *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1014
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	230
Pensilina pel *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	218
Id. pella *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Id. id. *di Reggio*	Ferr. Calabro-Sicule	198
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	65
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 26,415

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 23,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza.* (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 10 Dicembre 1879 N° 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saran rifiutati. — Quelli contenenti valori dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

I FONDI PER LE COSTRUZIONI FERROVIARIE nel 1880

Dalla Nota di variazioni ai bilanci del 1880, presentata dal ministro Magliani alla Camera nella seduta di sabato, stralciamo l'ultima parte relativa ai fondi per le costruzioni ferroviarie, da ottenersi mediante emissione di rendita consolidata, anzichè con titoli speciali, a tenore della legge votata dal Parlamento.

Ecco le parole del Ministro:

Si prende quest'occasione per proporre l'aggiunta di un articolo alla legge di approvazione dello Stato di prima previsione dell'entrata, e un altro alla legge di approvazione dello Stato di prima previsione della spesa pel Ministero del Tesoro.

Il primo articolo, che diverrebbe 7° della legge approvante il bilancio dell'entrata, ha per oggetto di sostituire al titolo ferroviario redimibile, che dovrebbe alienarsi ai sensi dell'articolo 28 della legge 29 luglio 1879, numero 5002, tanta rendita consolidata 5 per cento, quanta basti a ricavare la somma di 60 milioni, da impiegarsi nel 1880 per costruzioni ferroviarie.

Ecco i motivi che consigliano tale sostituzione.

Pubblicata la legge sulle ferrovie complementari, il mio antecessore nominava, con decreto del 5 agosto ultimo, una Commissione, composta nella maggior parte di membri del Parlamento, per fare gli studii e le proposte del regolamento, che doveva dare le norme di servizio alla Cassa delle ferrovie istituita coll'articolo 28 della legge suddetta.

Per circostanze che ora sarebbe inutile esporre, la Commissione non si potè riunire che verso la fine dello scorso ottobre, e la sua opera fu arrestata da molte e gravi difficoltà; fra cui non ultime furono quelle incontrate in alcune disposizioni della legge, che coordinate dapprima col principio di istituire la Cassa delle ferrovie come ente autonomo indipendente dal Ministero del Tesoro, autorizzato ad emettere, negoziare e servire i titoli ferroviarii creati colla legge medesima, non furono poi modificate allorchè, nel corso della discussione parlamentare, fu sostituito a quello il principio assai diverso, di creare cioè come titolo ferroviario un vero titolo da iscriversi nel Gran Libro del Debito pubblico, da emettersi e conseguentemente da amministrarsi dall'Amministrazione del Debito pubblico.

La Commissione ha nondimeno preparato il progetto di regolamento, che presentò in questi ultimi giorni; ma dovendo questo essere ancora esaminato dal Consiglio di Stato, nè potendosi, prima di ciò, dare i provvedimenti definitivi per allestire la carta filigranata, le incisioni e la stampa necessarii alla preparazione dei nuovi titoli ferroviarii da emettersi, sarebbe impossibile di procurare con tal mezzo ed in tempo per l'Erario, per le Provincie e i Comuni i fondi per sopperire, per il 1880, alle spese che dalla detta legge derivano.

Per altra parte, i lavori ferroviarii non si possono differire; ed anzi la necessità di sovvenire con essi ai bisogni delle classi operarie, fatti più stringenti dalla straordinaria scarsità dei raccolti e dal caro dei viveri, esige che vengano al più presto possibile intrapresi.

In questo stato di cose, il Governo si trova nella necessità di domandare al Parlamento l'adozione di quei provvedimenti, che, senza pregiudicare l'esecuzione della legge, anche nella sua parte finanziaria, per gli anni avvenire, permettano per il 1880 che le costruzioni ferroviarie si intraprendano, facendovi fronte per quell'anno con mezzi diversi da quelli colla legge medesima stabiliti.

Quanto ai 60 milioni che occorrono allo Stato per le spese a suo carico, io vi propongo di farvi fronte, autorizzando l'iscrizione nel Gran Libro dell'occorrente quantità di rendita consolidata 5 per cento.

In questo modo, alienando la rendita, parte col godimento dal 1° gennaio 1880, e parte con quello dal 1° luglio successivo, nella ragione presumibile dell'88 per cento, il servizio degli interessi produrrebbe un onere all'Erario di lire 2,556,750

Quanto poi ai prestiti da farsi alle Provincie, ai Comuni ed ai Consorzii per i concorsi a loro carico e per le anticipazioni che intendessero fare, mi sono assicurato che per il 1880 la Cassa dei depositi e prestiti avrà fondi sufficienti a quest'uopo, anche senza dover cessare dal concedere, secondo la sua istituzione, i consueti imprestiti alle Provincie ed ai Comuni per altri bisogni di natura diversa.

Così facendo, si avrebbe anche miglior agio per potere, secondo il voto manifestato dal Senato per organo dell'o-

norevole relatore sul progetto di legge relativo alla costruzione delle ferrovie complementari, studiare meglio la questione se non convenga di dare la preferenza anche negli anni succesivi alla rendita consolidata, anzichè ai titoli speciali.

Il secondo articolo, poi, che diverrebbe quinto della legge approvante il bilancio della spesa del Ministero del Tesoro, tende a mantenere al Governo la facoltà di convertire in rendita le Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, facoltà che andrebbe a cessare col corrente anno.

Non occorre dimostrare la opportunità di queste operazioni, poichè è noto il vantaggio che da esse ritrae l'Erario. E, poichè restano tuttavia da convertire numero 115,075 Obbligazioni per una rendita complessiva di L. 1,726,125, e non sono rare, specialmente a Parigi, le domande di conversione, così sarà utile la proroga ora domandata.

Aggiunta di un articolo allo Stato di prima previsione dell'entrata pel 1880.

Art. 6. Il Governo del Re è autorizzato ad iscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico e ad alienare, invece dei titoli ferroviarii contemplati dall'articolo 28 della legge 29 luglio 1879, nº 5002, tanta rendita consolidata 5 per cento, quanta basti a ricavare la somma di 60 milioni necessaria per far fronte nel 1880 alla spesa da iscriversi nel bilancio dei lavori pubblici, a termini dell'articolo 24 della legge suddetta.

La Cassa dei depositi e prestiti farà coi propri fondi, anzichè colla negoziazione dei titoli ferroviarii avanti detti, i prestiti necessarii alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii, per procurarsi nell'anno 1880 le somme occorrenti per il pagamento dei concorsi e delle anticipazioni, di cui agli articoli 4, 5, 11, 15 e 31 della legge sopraddetta.

Tali prestiti saranno fatti colle norme stabilite dalle leggi del 17 maggio 1863, nº 1270, e 27 maggio 1875, nº 2779.

Aggiunta di un articolo allo Stato di prima previsione della spesa del Ministero del Tesoro pel 1880.

Art. 5. La facoltà concessa al Ministro delle finanze con l'articolo 1 della legge 2 luglio 1875, nº 2570 (serie 2ª), è prorogata a tutto giugno 1880 al Ministro del Tesoro.

STRADE FERRATE ROMANE

La Camera dei deputati, come abbiamo annunciato, approvò finalmente nella tornata del 28 novembre p. p. la legge pel riscatto delle Ferrovie Romane. Ora troviamo utile di richiamare l'attenzione dei nostri lettori sulla situazione fatta da questa legge ai portatori dei diversi titoli della cessante Società, riportando dalla *Semaine financière* il seguente articoletto:

Questi titoli si dividono, come si sa, in Obbligazioni, in Azioni Livornesi, in Azioni trentennarie privilegiate, in Azioni della Toscana centrale anche privilegiate, ed in Azioni comuni.

Per quanto riguarda le due prime serie di titoli, Obbligazioni e Azioni Livornesi, l'esecuzione della legge non presenterà alcuna difficoltà. Il Governo ha, infatti, dichiarato di prendere a suo carico il servizio delle Obbligazioni, e si è impegnato di rimettere ai portatori delle Livornesi un titolo di rendita di L. 23.10 per Azione. La situazione dei portatori d'Obbligazioni, come quella dei portatori delle Livornesi è dunque perfettamente netta, e non potrebbe dar luogo ad alcuna contestazione.

Sgraziatamente non è però la stessa cosa pei portatori di Privilegiate e d'Ordinarie.

La Convenzione conchiusa tra il Governo e la Società pel riscatto di questi due ultimi titoli, è lungi dal presentare la desiderabile chiarezza, ed i portatori non mancheranno d'interpretarla diversamente, secondochè una od altra interpretazione sembrerà loro più favorevole ai propri interessi.

Il Governo ha proposto alla Società, che ha accettato, di pagarle, pel riscatto di questi titoli, una indennità in rendita italiana, indennità che è stata stabilita sul piede di L. 10 per Azione privilegiata, e di L. 7.50 per Azione ordinaria. Il numero delle Azioni ordinarie essendo di 196,000, quello delle Azioni trentennarie privilegiate di 22,000, e quello delle Azioni Toscana centrale privilegiate di 16,000, l'indennità totale si eleva dunque a L. 1,850,000. Se non si dovesse procedere che secondo queste basi, la bisogna dei liquidatori sarebbe semplice; ma le cifre adottate dallo Stato non s'impongono nè ai liquidatori, nè agli aventi diritto.

Queste cifre servirono al Governo per stabilire l'ammontare totale dell'indennità; ma esso ebbe pur cura di specificare che non eravi che una base d'apprezzamento per stabilire il totale di rendita da darsi, e che non intendeva minimamente pregiudicare la ripartizione di questo totale tra le diverse categorie di titoli. Questa è una parte che egli lasciò interamente alla liquidazione.

Ora, il riparto, secondo le cifre del Governo, farebbe ai portatori delle Privilegiate una situazione inferiore a quella assicurata loro dal contratto primitivo.

Infatti, l'art. 70 della Convenzione dell'11 ottobre 1866 dispone che « il prodotto netto risultante dagli introiti di ogni natura della Società, sia dall'esercizio delle sue strade ferrate, sia dalle sovvenzioni governative, *sia dai prodotti d'ogni natura*, sarà applicato nel seguente modo:

A. Al pagamento dei titoli garantiti. — B. Al pagamento delle Obbligazioni non garantite. — C. *Al servizio delle Azioni privilegiate.* — D. Al rimborso delle anticipazioni fatte dallo Stato. — E. Al pagamento degli interessi 5 0[0 delle Azioni ordinarie ».

Ora, il servizio delle Azioni privilegiate esige per le privilegiate Toscana centrale un interesse annuo fisso di L. 25, e per le privilegiate trentennarie un interesse egualmente fisso di L. 30 con ammortamento in trenta anni. I portatori di queste Azioni possono dunque pretendere in diritto di esigere il pagamento integrale di questi interessi di 25 e 30 lire con ammortamento, sulla **rendita** *di L. 1,850,000* destinata al riscatto, di preferenza dei portatori di Azioni ordinarie. Se questa pretesa fosse ammessa, il pagamento degli arretrati ed il servizio corrente delle Privilegiate, ridurrebbe a 4 lire la rendita spettante all'Azione comune, ovvero, procedendo secondo un'altra combinazione, assorbirebbe completamente la rendita annua di L. 1,850,000 fino alla fine del 1882, e non lascierebbe alle Ordinarie che una rendita di 3.60 dal 1883 al 1892, e di 7.35 a partire da questa data soltanto.

Si vede pertanto che non è punto lecito sperare che i portatori di Ordinarie si adatteranno a condizioni così dure, e bisogna aspettarsi delle contestazioni, risultanti da questo stato di cose, portate dinanzi ai Tribunali.

Non è fuori di proposito il rammentare che un tentativo di transazione venne fatto nel 1877, tra i portatori di Azioni privilegiate e i portatori d'Azioni ordinarie. Secondo questo progetto, le Privilegiate si accontentavano di L. 10 di rendita, che attribuisce loro la Convenzione, e lasciavano alle Ordinarie le 7.50 che loro spetta. Però queste ultime dovevano cedere alle Privilegiate i cuponi arretrati del 1874, 75, 76 e 77. Questi otto cuponi formavano insieme, fatta deduzione dell'imposta italiana, un totale di poco più di 5 milioni, che le Privilegiate si ripartivano così:

L. 190 a ciascuna delle 21,115 Trentennarie	L.	4,011,850
» 63 a ciascuna delle 16,804 Toscane centr.	»	1,058,652
Totale	L.	5,070,502

Spettava quindi a ciascuna Trentennaria, compreso le L. 10 di rendita, un valore di L. 334, e ad ogni Toscana centrale un valore di L. 210.

Un altro progetto di transazione, posto innanzi press'a poco alla stessa epoca, attribuiva i cuponi arretrati delle Ordinarie alle sole Trentennarie, le quali si dividevano in ragione di L. 235 per titolo, ed accordava alle Toscane centrali 50 cent. sulle L. 7.50 di rendita, che la votazione della Convenzione pel riscatto doveva dare a ciascuna Azione comune.

Questi progetti verranno ripresi? Se ne proporranno di nuovi? oppure basterà fare appello alle decisioni della giustizia? Sono domande che ora bisogna limitarsi a fare.

FRENI CONTINUI

Cenni ed apprezzamenti sulla loro pratica applicazione (*).

In Francia e nel Belgio, come in Austria, in Germania, e soprattutto in Inghilterra ed in America, la questione dei freni continui venne da qualche tempo a preoccupare in ispecial modo tutte le Società ferroviarie, sia perchè colla loro adozione si rende possibile una maggior rapidità complessiva di percorso dei treni, e sia essenzialmente perchè il pubblico reclama una soluzione, ritenendo di vedere in essa una maggiore garanzia per la sicurezza del servizio.

Nessuna parte di cui si compone un treno fu oggetto di maggiori studii, di tante e così varie soluzioni; quindi nulla di più naturale che si abbiano tanti e così variati sistemi di freni.

Senza entrare a parlare in modo speciale di ciascuno di questi sistemi, mi limiterò a notare anzitutto quali debbono essere le condizioni essenziali, a cui un freno continuo debba soddisfare per rispondere praticamente al suo scopo.

Queste condizioni sono le seguenti:

1° Il comando di tutti i freni del convoglio deve essere raccolto normalmente nelle mani di un solo agente, il macchinista; ma, in caso di pericolo, dev'essere pure accessibile al Capo-conduttore od a qualunque altra guardia del treno.

2° L'azione del freno deve prodursi senza perdita di tempo e raggiungere il massimo di intensità, ma nello stesso tempo deve potersi regolare e graduare a volontà del macchinista.

3° L'azione dei freni deve pure essere possibilmente automatica, cioè potersi produrre, in caso di accidente o di spezzamento di convoglio, da sè stessa, indipendentemente dal macchinista o dalle guardie del convoglio; ed allora i freni devono rimanere in azione, finchè tutto il sistema sia rimesso nel suo stato normale.

4° Finalmente l'organismo del freno deve essere solido e sicuro nel suo funzionamento, deve essere durevole, semplice e di un costo non troppo elevato.

Ora, di tutti i freni proposti ed esperimentati si può dire che nessuno soddisfi in modo completo alle premesse condizioni, e solo alcuni vi soddisfano parzialmente, in modo abbastanza efficace da poter essere accettati nel servizio normale dei treni. Fu questa la cagione del ritardo frapposto dalle Amministrazioni nell'adottare in modo affatto normale i freni continui nell'esercizio delle linee, accidentate specialmente.

I freni meccanici, che pigliano la forza frenatrice dal modo rotatorio delle ruote, e la trasmettono, per mezzo di catene o corde, all'albero del freno (come quelli sperimentati in Inghilterra dalle Ferrovie North-London e dal North-Western, e quelli più perfezionati di Heberlein e di Becker) sono, è vero, assai potenti, ma sono eziandio troppo violenti nella loro azione, producendo forti scosse, che compromettono la resistenza degli organi di trasmissione, e tornano disgradevoli ai viaggiatori; arrestano completamente il moto rotatorio delle ruote, con grave detrimento del materiale, e, quel ch'è più, non sono suscettibili di essere moderati a volontà nella loro azione.

D'altronde, questi sistemi di freni non sono finora veramente continui, poichè la trasmissione puramente meccanica della forza si può solo fare a distanza limitata, e quindi per un gruppo limitato di veicoli.

Se poi la comunicazione tra i freni dei diversi veicoli si fa per mezzo di una corrente elettrica, come col freno Achard, il loro funzionamento non riesce più abbastanza sicuro, a mio credere, dipendendo esso da un agente fisico, che può essere influenzato da tante e diverse cause.

I freni continui, i quali diedero finora un più soddisfacente risultato nella pratica applicazione, sono quelli in cui la forza frenatrice viene prodotta sulla locomotiva stessa e trasmessa ai singoli veicoli mediante un fluido compresso o rarefatto.

In Inghilterra venne esperimentata, come fluido trasmettitore, l'acqua. Una pompa, applicata alla locomotiva, la comprimeva entro dei cilindri applicati ai veicoli, gli stantuffi dei quali comandavano direttamente la leva dell'albero del freno.

Tale sistema fu trovato efficacissimo; ma, stante la poca o quasi nulla elasticità dell'acqua, la sua azione riesciva ancora troppo pronta e violenta, e non era suscettibile di essere convenientemente regolato e moderato a volontà del macchinista.

L'aria è, senza dubbio, il fluido che, per la sua grande elasticità, si presta meglio a trasmettere a considerevole distanza uno sforzo di intensità variabile e graduabile a volontà; ed è perciò che i freni atmosferici, ossia fondati sull'impiego dell'aria come fluido trasmettitore della forza frenatrice, hanno preso da qualche anno a questa parte un deciso sopravvento su tutti gli altri.

Essi sono di due sistemi: quello ad aria compressa di Westinghouse, e quello ad aria rarefatta di Smith.

Il freno Westinghouse non era dapprincipio automatico. Una pompa speciale applicata sulla locomotiva comprimeva dell'aria in un recipiente apposito, da cui una condotta, percorrente tutta la lunghezza del convoglio, la portava poi ai cilindri applicati ai veicoli ed i cui stantuffi comandavano la leva dell'albero del freno.

Un recipiente di riserva, collocato in un bagagliaio di coda e ripieno d'aria compressa, permetteva ad una guardia del convoglio di mettere in azione i freni in caso di pericoli e di spezzamento del convoglio stesso.

Ora il freno Westinghouse venne notevolmente modificato e perfezionato: fu reso cioè completamente automatico; ed è sotto questa ultima forma, ch'esso trovasi ora applicato sulle Ferrovie, che giudicarono di dargli la preferenza.

Ogni veicolo, cioè, oltre al cilindro che mette in azione il freno, porta un recipiente collettore dell'aria compressa, il quale può comunicare alternativamente colla condotta longitudinale dell'aria compressa, oppure col cilindro, che chiame[illegible] frenatore; per mezzo di una valvola tripla di distribuzione automatica.

All'origine della condotta poi havvi un rubinetto a tre vie, manovrato dal macchinista, il quale può mettere in comunicazione la condotta stessa col collettore principale dell'aria compressa, oppure coll'atmosfera.

Nel primo caso, la valvola tripla distributrice di ciascun veicolo lascia entrare l'aria compressa nel collettore rispettivo, ma intercetta la comunicazione di questo col cilindro frenatore, il quale, a sua volta, resta in comunicazione coll'atmosfera; in queste condizioni di cose i freni non agiscono.

Nel secondo caso invece, la valvola distributrice intercetta la comunicazione del recipiente collettore colla condotta, quella del cilindro frenatore coll'atmosfera, e m[illegible] in comunicazione il collettore col cilindro; i freni [illegible] posti così in azione.

Per tal modo, ogni veicolo porta seco una rise[illegible] forza frenatrice, che si mette in azione ogni qual vo[illegible] la condotta d'aria compressa viene scaricata nell'atmosfera, o per fatto del macchinista o del guardia-convoglio, mediante appositi rubinetti, oppure per semplice spezzamento del convoglio stesso; in questo sta la garanzia del freno Westinghouse.

Il freno Smith ad aria rarefatta invece, quale trovasi ora applicato da molte Ferrovie in America ed in Europa, non è punto automatico.

(*) Più volte il nostro giornale ebbe ad occuparsi di questo importante argomento, ed anche recentemente, nel numero del 15 ottobre scorso, riferendo uno scritto speciale del nostro corrispondente di Parigi. Siamo ora lieti di aggiungere gli apprezzamenti dell'egregio ing. cav. Frescot, capo del Servizio del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, persona assai competente e versata nella materia. (La Red.).

Ogni veicolo è munito di un soffietto, il cui fondo mobile mette in azione la leva del freno. Questo soffietto, originariamente di caoutchouc, venne modificato in ghisa con una membrana mobile di cuoio dal distinto ingegnere Hardy; così modificato, soddisfa assai meglio alle condizioni del servizio pratico.

Tutti i soffietti poi sono messi in comunicazione tra loro a mezzo di una condotta, che percorre tutto il convoglio, partendo da un ejettore a vapore, situato sulla locomotiva e destinato a fare il vuoto lungo la condotta e nei soffietti.

Per mettere il freno in azione, il macchinista non ha che ad aprire un rubinetto di emissione del vapore nell'ejettore, il quale determina il vuoto nella condotta e nei soffietti, e determina, in conseguenza, il movimento del fondo mobile di ciascun soffietto, i quali, a loro volta, mettono immediatamente in azione i freni, con forza variabile secondo l'intensità del vuoto ottenuto.

Si tentò di rendere automatico il freno a vuoto Smith-Hardy, facendo comandare i ceppi dei freni dei veicoli, non più direttamente dai soffietti sopra descritti, ma da altri soffietti di riserva, applicati pure a ciascun veicolo e messi in comunicazione colla condotta del vuoto, mediante valvola automatica; od anche semplicemente da un contrappeso disposto in modo da essere equilibrato dal soffietto primitivo, quando vi si fa il vuoto; con codesta disposizione, il freno si mette in azione non più quando si fa il vuoto, ma quando diminuisce o cessa il vuoto nei soffietti primitivi.

Un tale sistema però non venne finora, per quanto mi consta, ricevuto nel servizio pratico, principalmente a cagione della insufficiente potenza dei soffietti di riserva, siccome in essi il vuoto ben presto si affievolisce; e domanderebbe in pratica una eccezionale attenzione del macchinista per mantenerlo, facendo funzionare di continuo l'ejettore; nel caso poi di contrappesi, questi occorrerebbe di farli talmente pesanti, per dare ai freni una sufficiente efficacia, che si incontrano difficoltà pratiche di adattamento.

Allo stato attuale delle cose, pertanto, i freni continui, che si disputano la prevalenza nel campo pratico per essere applicati a tutti i treni e sulle varie condizioni di linee, non sono che i due suddescritti, cioè il Westinghouse ad aria compressa automatico, e lo Smith-Hardy a vuoto non automatico

Il primo è certamente più pronto ed energico, e meglio soddisfa alle condizioni di sicurezza, trovandosi ogni veicolo provvisto, per conto proprio e con tutta indipendenza d'ogni altro, di una certa quantità di forza frenatrice, che viene messa in azione immediatamente al presentarsi di qualsiasi accidente al convoglio; ma nella sua costituzione vi è pur tuttavia un meccanismo alquanto complicato; il suo costo è indubbiamente superiore a quello Smith-Hardy; inoltre, se riesce possibile di regolare e graduare l'intensità della sua azione, come riesce indispensabile nelle discese, trovo però che per ciò fare, si richiede una certa pratica, quale non potrà acquistarsi che dopo un certo tirocinio da un intelligente macchinista.

Il secondo sistema di freno Smith-Hardy è invece più semplice, costa qualche cosa di meno, forse pur anche la manutenzione potrà risultare più economica, soddisfa meglio alle condizioni meccaniche del problema, di radunare cioè nelle mani del macchinista il comando di tutti i freni, permettendogli di regolare a volontà e con una certa facilità l'azione loro; ed in ultimo, per la grande forza motrice di cui si dispone, si può supplire forse alle perdite, pei piccoli guasti che si possono manifestare lungo la condotta del convoglio.

Ma un grave appunto si è costretti a fare a codesto sistema di freno, e questo si è, che il freno Smith-Hardy non è, propriamente parlando, un vero freno di sicurezza del convoglio; con esso si può frenare più rapidamente e con maggior facilità il treno, sia che si tratti di fermate in Stazioni, sia che si tratti di inconvenienti lungo il tragitto; ma, in caso dello spezzamento del treno e di qualche altra avaria, che venga a compromettere la condotta dell'aria, non si può più fare assegnamento sulla sua azione: in altre parole, l'azione dei freni dei veicoli è solidaria, mentre nel freno Westinghouse ciascun veicolo forma da sè stesso un ente che può agire da sè solo.

Da ciò, secondo il mio parere, risulta che si debba dare la supremazia al freno Westinghouse, ammesso lo stato attuale di perfezionamento dei due sistemi, ed ammesso che, coll'adozione di un freno continuo, si voglia ottenere, non solo rapidità nella fermata dei convogli, ma ancora la maggior sicurezza del servizio, specialmente trattandosi di linee accidentate; ma che pur tuttavia, sulle linee piane a semplice binario, con frequenti Stazioni di fermata, potrebbe venir utilmente impiegato il freno Smith-Hardy, per diminuire il tempo richiesto nelle fermate, con sensibilissimo vantaggio sulla velocità complessiva del treno.

Torino, 2 dicembre 1879.

Ing. C. FRESCOT.

Nostre Corrispondenze

LE FERROVIE ECONOMICHE.

Roma, 9 dicembre.

Facendo seguito alla precedente mia relativa alle economie da introdursi nelle costruzioni ferroviarie, vi parlerò oggi dei criterii che hanno guidato la Sotto-commissione incaricata dello studio delle economie possibili nel materiale d'armamento e materiale mobile da adottarsi, tanto nelle ferrovie secondarie a larghezza normale, quanto in quelle a larghezza ridotta.

Premesso pertanto che, astrazione fatta dalla larghezza del binario, l'elemento fondamentale dell'economia nelle strade ferrate sta nella velocità, anche i criterii, che devono guidare nello stabilire la robustezza del materiale mobile e fisso, devono essere determinati, non già dalla possibilità di raggiungere velocità grandissime, ma in base ad un limite massimo di velocità, il quale basti per il traffico che la strada deve avere.

Appoggiata a tale principio, la prefata Sotto-commissione ha esternato l'avviso che per le linee, le quali, non potendo sperare mai un grande traffico, e che dovessero svolgersi su falde montuose od entro stretti burroni od in terreno di prezzo elevato, un'altra importante economia si otterrebbe, adottando il binario ristretto, nonostante la necessità dei trasbordi.

Conseguentemente, onde stabilire i tipi per l'armamento e materiale mobile, i quali possano adottarsi sulle varie linee, a seconda della loro importanza, la Sotto-commissione stessa ha creduto opportuno di dividerne in tre classi i tipi, cioè:

1° Strade a binario ordinario, le quali, benchè costrutte economicamente, nondimeno ammettono liberamente il passaggio dei carri-merci delle linee principali; la velocità massima per queste strade sarebbe fissata a 30 chilometri all'ora.

2° Strade che, quantunque a binario normale, non ammettono i carri delle linee principali, ma possono mandare su quelle, uniti ai convogli ordinarii, i propri carri merci.

3° Strade a binario ristretto.

Per il 1° Tipo vennero proposte esclusivamente locomotive-tender, con ruote tutte motrici, di diametro non maggiore di un metro e cerchioni larghi 140 mill. di sagoma comune; il peso della macchina in servizio sopra

ciascun asse non dovrà essere maggiore di 10 tonnellate, e la base rigida non più di 2.60.

Nel caso poi che il tracciato fosse assai tortuoso, con frequenti curve di piccolo raggio, la Commissione crede che sarebbe utile l'applicazione di un asse articolato sul davanti della macchina, procurando di caricare su questo asse di preferenza gli approvvigionamenti.

Per carrozze, bagagliai, carri da merci, vedi lo stato in fine.

Curve — Per le curve, in relazione colla locomotiva sopra descritta, si ritenne che il raggio in piena linea possa essere inferiore a metri 150, e per gli scambii a metri 100; e fra due curve di flesso contrario, il rettilineo da interporsi non dovrà mai essere inferiore a m. 10.

Pendenze — Si sconsigliano pendenze superiori al 40 per 00|00, affinchè il peso rimorchiato dalle locomotive non riesca eccessivamente piccolo, e perchè non si presentino soverchie difficoltà nella discesa.

Regressi — Si ammette l'adozione dei regressi, con che però sieno doppii, cioè a Z, e che il tratto da percorrersi a ritroso non sia mai superiore ad un chilometro, e non abbia nè la massima pendenza ammessa, nè le curve più strette; in caso diverso, converrà fare il raddoppiamento del binario, affine di porre la macchina in testa al termine di ciascun tratto.

Rotaie ed accessorii — Nel consigliare in modo assoluto le guide d'acciaio, lunghe 9 metri, del tipo Vignole, vennero proposte le seguenti dimensioni: altezza fra i millimetri 105 e 110, larghezza delle teste 50 millimetri, con un'inclinazione di 26°.31' per le falde simmetriche di steccatura.

Il loro peso, secondo i varii tipi di cui nel sottoposto quadro, potrà variare fra i 28 e 12 chilogrammi; ed in ogni caso, la distanza delle traverse non dovrà mai essere superiore ad 1 metro, e l'unione delle guide dovrà farsi sospesa, con stecche a quattro fori, a forma di Z, di cui l'ala inferiore vada ad inserirsi fra le due traverse di contro-giunto, per impedire lo scorrimento delle rotaie.

Per evitare poi le deformazioni che succedono nell'armamento, la Sotto-commissione suddetta suggerisce l'applicazione di piastre d'appoggio alle traverse d'avanti-giunto, ed a tutte indistintamente quelle che corrispondono alle curve di raggio inferiore a 500 metri. Nei rettifili basterà collocare due piastre intermedie, oltre a quelle degli avanti-giunti per ogni rotaia.

Per le traverse, si raccomanda la quercia, qualora non tornasse conveniente un armamento metallico; e per questo ultimo, sarei lieto che, in via di esperimento, venisse applicato il tipo di armamento metallico proposto dall'ing. Montezemolo, di cui vi feci cenno in una precedente mia.

Si raccomanda di evitare, per quanto è possibile, l'uso delle piattaforme nelle Stazioni, sostituendo ad esse, dove è necessario, carrelli a raso, per passare trasversalmente da un binario all'altro. Come pure, attesa la moderata velocità in relazione al peso dei treni, si crede che in moltissimi casi si possa far a meno dei segnali fissi, mossi a distanza, consigliando, dove occorresse, quello ad ali.

Potranno pure essere generalmente omesse le barriere nei passaggi a livello, adottandole solo dove le strade sono molto frequentate, e dove le condizioni topografiche impediscono una visuale di lunghezza conveniente

Si ritenne infine, che si possono sempre ammettere gli attraversamenti a livello tra due ferrovie, od anche tra una strada ferrata ed un *tramway*, mediante incisione delle rotaie.

Tali sono le proposte che vennero fatte nella Relazione della detta Sotto-commissione incaricata degli studii dell'armamento e materiale mobile: le quali si trovano riassunte, per i 3 sovraindicati tipi, nel seguente quadro (*).

X.

(*) Giuntaci la presente all'ultimo momento, dobbiamo differire al prossimo numero la pubblicazione dell'accennato quadro. La Redazione.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Il 5 corr. ebbe luogo a Venezia una conferenza tra i rappresentanti dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, il Prefetto, il Sindaco, il presidente della Camera di commercio ed alcuni consiglieri provinciali e negozianti di Venezia, in unione ai Sindaci di Mirano e Dolo, allo scopo di studiare alcune modificazioni all'orario attuale in modo da rendere più facili le comunicazioni tra le provincie venete e Trieste, nonchè tra Venezia, Padova, Udine e Stazioni intermedie.

I rappresentanti dell'Alta Italia, d'accordo cogl'intervenuti, hanno formulato proposte concrete, che pare sieno tali da conciliare i desiderii di quelle rappresentanze colle esigenze del servizio ferroviario. Ora siffatte proposte trovansi allo studio negli Ufficii superiori dell'Alta Italia, e qualora vengano riconosciute attuabili, dovranno essere al più presto sottoposte all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Col giorno 20 corrente avrà principio, presso le principali Stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane, un corso pratico militare sul servizio di Stazione, al quale prenderanno parte buon numero di ufficiali dei reggimenti di fanteria, bersaglieri, cavalleria, nonchè dei Distretti.

Il corso durerà due mesi; e noi siamo sicuri che, col volonteroso concorso delle nostre Amministrazioni ferroviarie, si otterranno risultati non meno favorevoli di quelli che si ebbero a ricavare dagli analoghi corsi degli anni precedenti.

Ieri mattina, il treno diretto N. 2, Roma-Torino, partito da Alessandria con alcuni minuti di ritardo, giunto in vicinanza della prossima Stazione di Solero, ebbe a subire un disastro, che, quantunque assai deplorevole, avrebbe potuto avere più gravi conseguenze.

Rottosi il cerchione di una ruota della quart'ultima carrozza (accidente non raro con questi freddi intensi), e spezzatesi quindi le catene d'attacco, le quattro ultime carrozze, compresa quella dell'ambulante postale, rimasero nei pressi della Stazione di Solero, mentre la prima parte del treno continuò il suo viaggio, senza avvedersi dell'accidente.

Delle quattro carrozze rimaste addietro, quella del cerchione rotto ribaltò nel fosso, producendo leggere ferite ad alcuni viaggiatori, fra i quali il cav. Fenoglio, membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovei dell'Alta Italia.

La vettura postale seguente rovesciossi sul ciglio del fosso, e s'incendiò in causa della rottura delle lampade accese a petrolio.

Una parte dei pieghi raccomandati potè essere salvata; il resto andò in fiamme.

Gli ufficiali postali addetti all'ambulante si salvarono per miracolo, riportando però qualche ferita non grave.

Le due ultime carrozze rimasero sul binario, senza alcun danno.

Appena giunta ai capi-servizio di Torino la notizia di questo disastro, venne immediatamente ordinata un'inchiesta, di cui furono incaricati i signori: ingegnere della Trazione cav. Solito, ispettore del Traffico cav. Stanzani, e ing. della Manutenzione Tomati.

CARLO OLIOLI

Annunziamo con dolore ai nostri amici la morte del comm. **Carlo Olioli**, Direttore dell'esercizio delle Ferrovie Meridionali, avvenuta in Ancona il 4 corrente, e speriamo riesciranno graditi pochi cenni biografici, comunicatici da persona che lo conobbe assai da vicino.

Il comm. Olioli nacque a Maggiora, in provincia di Novara, il 20 agosto 1823.

Conseguito il diploma d'ingegnere nell'Università di Torino, fu ben tosto chiamato nell'ufficio tecnico dell'ing. Maus, che il Governo sardo aveva invitato dal Belgio per tracciare la ferrovia da Torino a Genova, e sorvegliarne l'esecuzione.

Passò quindi all'esercizio della medesima, acquistando [illegible] di ogni ramo del servizio, e salendo a gradi sem[illegible]ù elevati, quando, costituitasi la Società delle Fer[illegible] Meridionali sul finire del 1862, questa, che già aveva [illegible]o il comm. Ruva a Direttore dell'esercizio della rete, [illegible] stava per svilupparsi rapidamente in mezzo a difficoltà d'ogni natura, chiamò pure il comm. Olioli a coadiuvare il primo come Vice-Direttore dell'esercizio; e lo inviò a Napoli ad assumere il servizio delle diverse linee riscattate dalla Società Bayard, coadiuvare ai lavori della linea di congiungimento fra la rete Tirrena anzidetta e l'Adriatica per mezzo della linea Foggia-Napoli.

Operato il congiungimento delle linee nel 1869, dapprima con un servizio ippico, poi con locomotive speciali sopra un tratto provvisorio di binario, e finalmente in modo definitivo su tutta la linea, appena compiuta la difficilissima galleria della Cristina, il comm. Olioli continuò a risiedere in Napoli, provvedendo a liquidazioni, ad espropriazioni, ecc.; e fu pure in Sicilia per breve tempo, quando la Società delle Ferrovie Meridionali assunse l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule.

Quando poi il comm. Ruva, assalito dal male che lo trasse troppo presto al sepolcro, cercando inutilmente, verso la fine del 1875, col riposo e col concorso del mite clima di Pozzuoli, di riacquistare la perduta salute, fu costretto ad abbandonare il faticoso ufficio di Direttore dell'esercizio, il comm. Olioli gli succedette; e morto poi il Ruva, fu dapprima nominato reggente, e più tardi Direttore dell'esercizio, mentre si dava un assetto più regolare e completo ai diversi servizii.

Il comm. Olioli occupò l'onorifico posto per poco più di quattro anni, quando, a sua volta, dovette soccombere ad un male irrimediabile, che lo travagliava da lungo tempo.

L'Olioli non ebbe opportunità di eseguire grandi cose, che lascino dietro di sè traccia imperitura. Il suo còmpito però, quantunque più modesto, era non meno importante per le Amministrazioni che della sua opera si giovarono.

Modesto egli stesso per natura, e di carattere piuttosto concentrato, l'Olioli era un assiduo lavoratore, ed amava studiare minutamente le questioni, su cui era chiamato a dare il suo avviso.

Sotto una ruvida corteccia, aveva ottimo cuore, e nei [s]uoi giudizii era guidato da grande rettitudine, per modo [c]he tutti quelli che lo ebbero come superiore, o che dovevano trattare affari con lui, erano costretti a riconoscere nel comm. Olioli queste eminenti qualità, sufficienti, anche senza le altre di cui era adorno, a giustificare la stima di cui era circondato, e che si manifestò spontanea col numeroso concorso dei superiori e dipendenti, ai quali si unirono parecchie Autorità civili e militari, molti rappresentanti delle Ferrovie Romane, nonchè molti cittadini d'Ancona, per accompagnarne la salma all'ultima dimora.

M.

Riferiamo poi dal *Corriere delle Marche* i seguenti cenni sui solenni funerali fatti in Ancona il 6 corrente:

Fu invero imponente il funerale di stamane per il compianto comm. Carlo Olioli.

Si calcola che un migliaio di persone vi abbiano preso parte.

Precedevano numerose schiere, quasi tutte in uniforme, del personale viaggiante, del personale delle Stazioni, del personale dei macchinisti e della manutenzione, del telegrafo ecc. La maggior parte era delle *Meridionali*, ma vedevasi pure una non piccola rappresentanza delle *Romane*.

Veniva poi la banda cittadina; indi altre schiere di impiegati delle Stazioni.

Preceduto dal crocifero, si avanzava il carro funebre, ai lati del quale stavano: il comm. Borgnini, Direttore generale delle *Meridionali;* il cav. avv. Papa, consigliere d'amministrazione; il comm. deputato Celestino Bianchi, segretario del Consiglio d'amministrazione; il comm. ing. Lanino, il comm. ing. Pessione, il cav. ing. Moreno, il cav. ing. Benedetti, capi-servizio; il conte Lovera prefetto, il cav. avv. Bernardi ff. di Sindaco: il cav ing. Molteni, ispettore principale delle *Romane*.

Dietro il carro veniva il numerosissimo personale della Direzione, poi altri capi-Stazione e il personale delle Officine, poi gli invitati, fra cui molti ufficiali, specialmente di artiglieria; in fine tanti altri cittadini, che si erano associati spontaneamente al mortorio — in coda al quale venivano i ricoverati nell'Ospizio dei Poveri Vecchi.

Ai fianchi delle lunghe colonne formate da tutti questi che abbiamo detto, camminavano gl'inservienti in uniforme con torcie.

Nella chiesa di San Pietro fu detta una messa bassa, durante la quale la banda suonò funebri armonie.

Poscia, messa la salma sul carro, il corteo sfilò per le strade indicate, conservando un ordine, che pure in tanta quantità di persone non era facile.

Alla Stazione, deposto il feretro nella capella ardente preparata nella sala di 3ª classe, il comm. Borgnini pronunziò brevi parole di estremo addio alla salma del valente collega, « la cui memoria vivrà incancellabile nell'animo di noi che abbiamo avuto la ventura di apprezzarne le doti della mente e del cuore ».

Ad un'ora la pietosa cerimonia era compiuta.

Alla sera, alle 7.20, un treno speciale trasportava la salma a Maggiora.

Fino a Bologna andarono a scortarla tutti i capi-servizio, capi-ufficio, consiglieri d'amministrazione, ecc., tranne il comm. Borgnini chiamato a Roma.

Da Bologna fino a Maggiora il feretro fu accompagnato dal fratello, colonnello Olioli, da una Commissione di capi-servizio, da qualche impiegato e diversi inservienti.

Ricevuta alla Stazione ferroviaria di Borgomanero dal Sindaco e dalla Giunta municipale di Maggiora, fu quivi accompagnata e tumulata con tutte le possibili onoranze.

Notizie Ferroviarie Italiane

Stazioni internazionali. — Il 3 mattina si è riunita la Commissione parlamentare per la Convenzione relativa alle Stazioni internazionali tra la Francia e l'Italia, e si è costituita nominando a presidente l'on. Berti Domenico, ed a segretario l'on. Baratieri.

Dopo breve discussione sulla Stazione internazionale di Modane e di Ventimiglia, la Commissione ha nominato relatore l'on. Berti.

Tariffe italo-austriache. — Leggiamo nel *Diritto* del 7:

Come già annunziammo, procedono trattative colle Ferrovie austriache per il riordinamento del servizio cumulativo italo-austriaco, sulla base di tariffe comuni a prezzi uniformi per le due vie di Pontebba e Cormons. Ma per la combinazione di codeste tariffe comuni, l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, valendosi delle proprie tariffe interne del 15 febbraio 1872, ha trovato necessario che, per coordinarle colle altre della Südbahn e della Rudolphbahn, farebbe mestieri dividerle in tante classi, quante sono le diverse categorie di merci, a cui i prezzi per tonnellata-chilometro sono identici o quasi, e raggiungere, ove occorra, una tale identità, variandone insensibilmente le basi per tonnellata-chilometro.

A tale effetto, l'Amministrazione anzidetta trasmetteva al Ministero dei lavori pubblici la proposta per la nomenclatura e per lo scompartimento delle merci, che essa intenderebbe di adottare per la formazione delle tariffe comuni colle Ferrovie italo-austriache: proposta che il Ministero stesso, subordinandola per la parte che lo riguarda all'approvazione di quello del commerciò, sarebbe propenso ad accettare, lasciando però impregiudicata la questione dei prezzi e delle basi elementari da applicarsi, quando siensi concretate le trattative in corso, o sieno presentate all'approvazione del Governo le relative proposte definitive.

Ferrovie Venete. — Gli ingegneri incaricati di rilevare il tracciato della Ferrovia Mestre-Portogruaro sono già arrivati sul luogo. Assicurasi che il Ministero ha dato ordine si sollecitino questi rilievi, per poter cominciare entro due mesi i lavori.

— Leggesi nel *Giornale di Udine*:

Sappiamo che una Ditta di Milano ha presentato al Municipio, per il presidente della Commissione ferroviaria provinciale, una nuova proposta per la costruzione di una ferrovia ordinaria da Udine a Nogaro.

A proposito di questa linea, possiamo dire che l'ing. Chiaruttini è prossimo ad ultimarne il progetto esecutivo, secondo il quale la spesa dell'intiera linea e della banchina a Nogaro riuscirebbe inferiore ai 2 milioni e mezzo, a cui s'era calcolata prima.

— Sentiamo poi che l'ing. Gabelli sta studiando un progetto di ferrovia ordinaria anche tra Udine e Cividale, per conto della Società Veneta d'imprese e costruzioni.

I facili rilievi tecnici sul terreno vennero in brevi giorni condotti a termine da una squadra d'ingegneri; e l'idea essendo stata, come si può immaginare, assai bene accolta dal pubblico Cividalese, la Società si mise a disposizione di quel Municipio per le opportune trattative e pratiche inerenti. In seguito a che, quel Consiglio comunale, nella sua tornata di sabbato, ha deciso di aggregare alla propria Giunta altre persone, formanti una Commissione che sviluppi, riferisca e tratti l'argomento, salve le ulteriori deliberazioni del Consiglio stesso.

Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara — È stato definitivamente costituito il Consorzio per la costruzione della ferrovia economica Parma-Guastalla-Suzzara. A tal uopo è stato anche nominato un Comitato permanente nelle persone dei signori Casa, Cavagnari e Negri di Guastalla, coll'incarico di presentare e spedire immediatamente all'on. Ministro dei lavori pubblici la domanda di concessione.

Ferrovia Chivasso-Asti-Nizza-Voltri-Genova — Il Consiglio comunale di Nizza Monferrato ha testè votato unanime il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, considerando che una strada ferrata, la quale, partendo da Chivasso e passando per Asti, Nizza, Acqui, Ovada, Voltri, si portasse a Genova ed a tutta la riviera ligure, sarebbe di somma importanza ed utilità;

« Che i progetti di ferrovia, che attualmente si stanno discutendo, tra Chivasso-Asti-Bistagno e tra Alessandria-Ovada-Genova, insieme coi progetti di *tramways* fra Asti-Mombercelli-Nizza, Nizza-Acqui, indicano abbastanza e la opportunità e la necessità della proposta ferrovia, la quale comprenderebbe in un solo progetto tutti i desiderii e le aspirazioni, che isolatamente si vanno manifestando;

« Delibera di proporre la costituzione di un Comitato, con incarico di studiare e propugnare in tutti i modi i più acconci, e secondo quel progetto che sarà indicato come migliore, l'attuazione di una ferrovia, che, partendo da Chivasso e passando per Asti, Nizza, Acqui, Ovada e Voltri, faccia capo a Genova;

« Di incaricare l'assessore avv. Campi Pietro di comunicare copia della presente deliberazione a tutti i Comuni interessati nella costruzione della progettata ferrovia, invitandoli a prendere parte al proposto Comitato colla nomina di un loro rappresentante ».

Tramway Torino-Gassino. — Scrivono alla *Gazzetta del Popolo* del 7 corr.:

Il direttore della Società Belga dei *tramways* di Torino, nel novembre del 1877, dopo essersi accertato che i Comuni interessati erano disposti ad accordare un sussidio a fondo perduto di circa L. 120,000, aveva promesso di presentare al Governo la domanda di concessione pel detto *tramway;* quale sia poi stato il motivo per cui non mantenne la sua promessa, è un mistero, perchè non potevasi mai sul serio attribuirlo alla in allora progettata ferrovia ordinaria Torino-Gassino-Casale, essendo notorio che una ferrovia a grande sezione, nel nostro caso, non poteva recare nocumento ad un *tramway* a vapore.

Fu solo in seguito a tale abbandono, che alcuni utenti della strada Torino-Gassino, certi d'incontrare l'approvazione dei Comuni interessati, nel maggio del corrente anno si costituirono in Comitato, allo scopo di promuovere la costruzione ed esercizio dell'opera stata abbandonata dalla Società Belga.

Questo Comitato, infatti, diramò tosto ai Comuni interessati una circolare per manifestare il suo intendimento ed invitarli a promuovere dai rispettivi Consigli comunali un concorso a fondo perduto: concorso che in brevissimo tempo fu deliberato, per cui nel successivo mese venne presentata al Governo la domanda di concessione, corredata dei necessarii studii; la quale domanda ha fatto il suo corso regolare, ed ora attendevasi solo la sanzione dei Comuni interessati per riportare il definitivo decreto.

Se non che, in quest'ultimo periodo, sorse improvviso un compromesso fra il Sindaco di Torino ed il Direttore della Belga, col quale quest'ultimo si obbligava a costrurre un *tramway* a vapore da Torino a Gassino, mediante un sussidio a fondo perduto di L. 65,000, senza che però, per quanto si sappia, abbia il medesimo chiesto la concessione governativa.

Questa proposta inaspettata, fatta nel mentre che i Comuni dovevano esser chiesti a deliberare definitivamente sulla progettata costruzione, provocò dal Comitato promotore una deliberazione, che, sotto forma di nuova proposta, fu presentata martedì scorso al Sindaco di Torino.

Con questa nuova proposta, il Comitato si obbliga a costrurre il *tramway* a vapore da Torino a Gassino, alle stesse condizioni risultanti dal compromesso Ferraris-Beckers; ed allo scopo di evitare gli inconvenienti assai frequenti che si verificano sul tronco Torino-Moncalieri, e stabilire un servizio più soddisfacente e sicuro, si adotterebbe il sistema di macchine e di rotaie messo in esecuzione sul tronco Vercelli-Gattinara, il quale, a detta di autorevolissime persone, va annoverato fra i migliori.

Poste così in evidenza le varie e principali fasi per cui dovette passare la progettata costruzione del *tramway* Torino-Gassino, e l'origine del Comitato promotore, il quale non ha mai avuto la benchè minima intenzione di stabilire una concorrenza colla Società Belga, come taluni asseriscono, non resta ora che attendere il verdetto del Consiglio comunale di Torino, il quale decida, troncando qualsiasi indugio, a quale delle due proposte debba darsi la preferenza.

Tramway Firenze-Campi. — La *Nazione* dice che il Ministero dei lavori pubblici, sulla favorevole proposta dell'on. Prefetto, ha in via definitiva approvata la sostituzione della trazione meccanica a quella animale per la linea del *tramway* fra Firenze e Campi.

Attentato sulla linea Roma-Tivoli. — Sulla

linea ferroviaria economica Roma-Tivoli accadeva un nuovo fatto, che non ebbe per poco gravi conseguenze.

L'altra sera, il treno ultimo proveniente da Roma aveva oltrepassato di poco lo Stabilimento balneario e la Stazione delle Acque Albule, quando la locomotiva urtò con grande violenza in una grossa pietra posta sul binario, tantochè si dovette retrocedere fino alla Stazione delle Acque-Albule, dove fu attaccata al treno un'altra macchina per proseguire fino a Tivoli. I viaggiatori se la cavarono con un po' di spavento, e con qualche urtone reciproco ed involontario.

Le Autorità hanno aperta una inchiesta in proposito.

Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviarii. — Gli agenti ferroviarii in Milano tennero domenica 30 novembre, nella Stazione centrale, una riunione per discutere le basi dell'istituzione del Magazzino cooperativo pei generi alimentari fra la grande famiglia degli stipendiati delle ferrovie. Venne costituito un Comitato, composto di oltre 30 persone, alle quali fu deferito il mandato di compilare lo Statuto e le norme volute per l'impianto di tale istituzione. La presidenza di questo Comitato venne conferita ad unanimità al sig. cav. Roncaldier, ispettore presso la locale Divisione del traffico. E siccome l'Assemblea manifestò il desiderio che pel giorno 14 corrente sia predisposto interamente tutto quanto è necessario per porre in attività il detto Magazzino al 1° dell'entrante anno, così il Comitato, senza frapporre indugi, si riunì nel successivo lunedì in una delle sale del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie nel palazzo ex-Litta, ove tiene costantemente le sue sedute serali. Il Comitato, allo scopo di vieppiù facilitare la sollecita trattazione dei diversi quesiti ad esso sottoposti dall'Assemblea generale, procedette alla divisione dei lavori, nominando, pel pronto disbrigo di tutto, tre Commissioni, i cui membri vennero tolti dal seno di esso: la 1ª per la compilazione dello Statuto, la 2ª per l'adattamento dei locali fuori Dazio, la 3ª per istabilire il sistema di Contabilità.

Sappiamo poi che il progettato Magazzino cooperativo ha incontrato il favore del Ministero, e quindi del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 5, dal lato di Airolo m. 32.10; in totale m. 37.10, cioè m. 5.30 in media giornaliera. — Terreno tenero a Göschenen, necessità d'impalcatura di legname.

Restano da perforare m. 496.30.

— A questo proposito leggiamo nel *Journal de Génève*: Quasi al punto di giungere ad incontrarsi nella perforazione delle due gallerie di direzione del gran tunnel del Gottardo (non mancano più che 496 metri), i lavori trovansi arrestati nella galleria Nord da masse di terra e di fango, che sembrano annullare gli sforzi dei lavoratori. Si dovette sospendere il traforo ed occuparsi a consolidare i muri e le armature, che sono rovesciate dalle masse di terra. Queste masse, non resistenti, esercitano una enorme pressione, che infrange come stecchi il legname il più grosso, e sfonda anche i muri d'un metro. Si lavora attualmente a costruire vôlte di due metri di spessore; le macchine dovettero frattanto essere abbandonate, e si opera il foro a mano. Si ha motivo di temere che queste difficoltà ritarderanno la congiunzione delle due gallerie, che si sperava ottenere nel febbraio, od al più nel marzo prossimo.

Ferrovie francesi. — Con decreto del 1° corr., il Ministro dei lavori pubblici di Francia, considerando che conviene sottoporre i conti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad una Commissione, costituita e composta come le Commissioni al cui esame sono sottoposti i conti delle grandi Compagnie concessionarie di ferrovie, ordina la costituzione di una Commissione al detto scopo di esaminare e verificare i conti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Tale Commissione sarà composta di un consigliere di Stato, presidente, e di sei membri, tre dei quali nominati sopra proposta del Ministro delle finanze.

Comunicazione diretta celere tra Parigi e Londra — Si sta studiando di stabilire comunicazioni dirette e più celeri tra Londra e Parigi, mediante una nuova ferrovia ed una immensa chiatta a vapore, altrettanto lunga e due volte più larga del *Great-Eastern*. Non vi sarebbe alcun trasbordo di bagagli, nè cambiamento di vetture pei viaggiatori; ed il tragitto da una Capitale all'altra si effettuerebbe in 8 ore. Secondo il progetto di cui trattasi, la nuova ferrovia andrebbe da Londra ad un punto della riva situata all'est di Beachy-Head, ove la chiatta a vapore, le cui piattaforme mobili sarebbero disposte come quelle dei *ferry-boats* americani, imbarcherebbe i treni interi sino alla concorrenza di 130 vagoni. Questo bastimento, costrutto in forma di *suola*, non avrebbe che otto piedi di tirante d'acqua; il ponte sarebbe interamente ricoperto da un tetto, in modo da porre i passeggieri al riparo dalle intemperie. Si calcola che, seguendo la linea di Dieppe, la nuova strada sarebbe di 40 leghe meno lunga di quella di Calais.

Disastri in Inghilterra. — Un grave accidente è occorso, il giorno 3 corrente, a Liverpool, in una ferrovia aperta recentemente al pubblico. Il secondo treno della mattina, partito a ore 8, ha urtato contro una locomotiva. La collisione ha cagionato la morte di un viaggiatore. Tre altre persone sono gravemente ferite.

Ferrovie tedesche. — La Commissione ferroviaria della Camera prussiana discusse, il 29 novembre p. p., la costituzione del Consiglio ferroviario, il quale, dopo le deliberazioni prese, deve comporsi di un presidente, nominato dal Re e di un vice-presidente; di commissarii nominati dal Ministro dei lavori pubblici, del Ministro del commercio, delle finanze e dell'agricoltura, di tre membri di ciascuna Camera pella Dieta, di due membri di ciascuna *delle seguenti* provincie: Prussia orientale, Prussia occidentale, Pomerania, Posen, Sassonia, Schleswig-Holstein, Brandeburgo, Silesia e provincie del Reno; di un delegato di Berlino e di uno di Francoforte sul Meno.

Attentato in Russia. — Il *Messaggero del Governo* pubblica il seguente telegramma del Governatore generale di Mosca: All'entrata del treno dei bagagli e della servitù nel quartiere di Bogozh della città di Mosca, alle ore 11 di sera del 1° corrente, avvenne un'esplosione in seguito alla quale il treno deviò, un vagone di bagagli fu rovesciato, e due vagoni di passeggieri si posero traverso le rotaie. In causa dell'esplosione, si formò sul piano della Stazione una fossa, lunga otto e profonda sette arscina. Non vi fu alcuna persona danneggiata. Fu scoperta la casa dalla quale venne collocata la mina, e si procedette immediatamente alla ricerca dei colpevoli.

Ferrovie Brasiliane. — I giornali americani hanno pubblicato gli statuti della *Compagnia generale delle ferrovie Brasiliane*, Società anonima costituitasi con atto del 23 ottobre scorso.

I fondatori di questa Compagnia sono: 1° i sig. J. Pecego e Lomas, concessionarii della ferrovia che, partendo dal porto Pedro II presso Paranagua, deve metter capo a Coritiba, provincia di Parana; 2° i sig. De La Hante di Parigi, ed A. Durieux, ingegnere a Lovanio, agenti a nome della Società anonima Dyle e Bacalau; 3° i sig. E. Bontoux, presidente della Società l'*Union générale*, marchese L. di Beauvoir, P. Berenger, A. Durrieu, presidente della Società di Credito industriale e commerciale, e J. De la Bouillerie.

La detta Società si sostituisce ai primitivi concessionarii della ferrovia del Parana. Questa concessione è stata fatta dal Governo brasiliano con una garanzia d'interesse del 7 0/0 sul capitale fissato, equivalente a 32,500,000 fr. Coll'atto di concessione, la Società si obbliga a costruire la ferrovia nel termine di 3 anni, a partire dal principio dei lavori, che dovrà aver luogo entro 3 mesi dal 12 agosto 1879.

Il Governo brasiliano pagherà gl'interessi garantiti del 7 0[0 sul capitale di 32,500,000 fr., cioè: *a*) 1,925,000 fr., rappresentanti gl'interessi 7 0[0 su 27,500,000 fr., a partire dal giorno in cui questa somma sarà stata depositata presso gli Agenti finanziarii del Brasile a Londra; *b*) 350,000 fr. rappresentanti il 7 0[0 su 5,000,000 fr., saldo del capitale garantito, saranno pagati soltanto due anni dopo che sarà stato fatto il deposito di cui si è parlato. Se però, prima dell'espiro dei due anni, la ferrovia fosse terminata ed aperta al traffico, gl'interessi di questo capitale di 5 milioni comincieranno a decorrere dal giorno dell'apertura di tutta la linea all'esercizio.

La Compagnia si obbliga ad applicare esclusivamente al servizio degli interessi e dell'ammortamento del capitale di 23,000,000 di Obbligazioni da creare, la somma di 1,670,925 fr., che sarà dedotta dall'ammontare totale degl'interessi garantiti.

La Compagnia delle ferrovie Brasiliane ha per iscopo la costruzione e l'esercizio della ferrovia, di cui abbiamo indicate le principali condizioni della concessione. Essa potrà quindi costruire ed esercitare altre linee nell'Impero del Brasile, intraprendere la costruzione di porti e docks, acquistare miniere, foreste e terreni, intraprendere, in una parola, ogni lavoro che mirasse alla prosperità della Compagnia.

La sede della Compagnia è a Parigi. Il fondo sociale è fissato in 10,000,000 di fr., diviso in 20,000 Azioni da fr. 500. La Società è fin da oggi autorizzata a realizzare, mediante un prestito, i mezzi necessarii all'impresa in più del capitale-azioni. Nondimeno essa non potrà destinare all'interesse ed all'ammortamento di questo prestito che una somma annua di 1,670,925 fr., da prelevarsi sulla garanzia totale del Governo brasiliano.

Il capitale sociale potrà essere ulteriormente aumentato, e si potranno fare altre emissioni di Obbligazioni, ma soltanto per decisione dell'Assemblea degli azionisti.

Gli altri articoli degli statuti non presentano alcuna disposizione particolare. Il primo Consiglio nominato si compone dei signori: J. De la Bouillerie, E. Bontoux, conte Rozas, J. Feder, e marchese di Beauvoir.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere — Nella seduta serale del 1° corr. al Consiglio comunale di Roma, il cons. Ratti sollevava viva lamentanza sul modo troppo precipitoso onde si procede ad abbattere le case espropriate pei lavori del Tevere, senza alcun riguardo per talune famiglie, le quali, non avendo pronto altro alloggio, restano sul lastrico.

Rispose il Sindaco che i lavori del Tevere si fanno dal Governo, non dal Municipio.

Il cons. Canevari poi, che è membro della Giunta governativa di sorveglianza ai detti lavori, osservò che la Giunta stessa non mancò mai al proprio dovere di rilevare gli inconvenienti nelle sue Relazioni al Parlamento. In quanto alle espropriazioni, osservò che non si fanno precipitosamente, ma dopo lunghissime formalità; e che non è colpa del Governo, se gli inquilini aspettano fino all'ultima ora a provvedersi d'altro alloggio.

Bonifiche toscane. — Leggesi nella *Riforma:*

Il 1° e il 2 dicembre si riunirono nelle sale di Montecitorio gli on. Fossombroni, Lucchini, Barazzuoli, Nobili, Puccioni, Mocenni, Diligenti e Chigi, per la grave questione della Valle di Chiana. Fu deciso di protestare energicamente contro la richiesta del pagamento delle quote decennali, in ordine alla legge 3 luglio 1875, perchè tra le spese, di cui il Ministero chiede il rimborso, sono comprese alcune, e forse le più ragguardevoli, di vera e propria bonifica, le quali, e per la natura loro e per gli impegni assunti dal Governo, debbono essere a carico esclusivamente di quest'ultimo. Fu stabilito di convocare immediatamente i due Consigli provinciali di Siena e di Arezzo, per adire, occorrendo, ai Tribunali. Frattanto però gli on. deputati chiesero un'udienza all'on. Ministro dei lavori pubblici, che fu sollecito di soddisfare al loro desiderio.

L'on. Baccarini, alle nuove sollecitazioni degli on. deputati per la prosecuzione delle bonifiche (di cui sempre più urgente è il bisogno, se non si vuole andare incontro a catastrofi irreparabili), rispose promettendo loro che il progetto di legge, che è già in pronto da qualche tempo, verrebbe presentato al Parlamento entro il corrente mese di dicembre. Quanto al pagamento delle quote decennali, di cui giustamente, almeno in parte, si impugna la legittimità, l'on. Ministro rispose che avrebbe consentito una proroga per esaminare frattanto se i reclami erano fondati, e avrebbe fornito alle rappresentanze provinciali tutti gli schiarimenti opportuni sull'operato del Governo.

L'on. Ministro sembrò riconoscere che le opere di bonifica, e per la natura loro e per gli impegni che al Governo italiano trasmise il Governo toscano, che già eseguì a tutte sue spese quelle opere, e pel correspettivo delle immense tenute demaniali vendute, debbano far carico per intiero allo Stato.

Gli on. deputati rimasero assai soddisfatti delle rassicuranti e cortesi risposte dell'on. Baccarini.

Bilancio del Ministero di agricoltura e commercio. — La Camera dei deputati, nella seduta del 6 corr., ha compiuta la discussione dello Stato di prima previsione della spesa pel Ministero d'agricoltura, industria e commercio. La somma totale fu approvata in lire 8,386,904,95, secondo le proposte concordate della Commissione e del Ministro. Allo scrutinio segreto, il bilancio venne approvato con voti fav. 159, contr. 54.

Commissioni parlamentari. — La mattina del 5 corr. si è [illegible]ta la Giunta eletta dagli Ufficii per riferire intorno al disegno di legge per un monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele II, ed ha proceduto alla sua costituzione, nominando a presidente l'on Sella ed a segretario l'on. Martini.

Furono inoltre nominati: a relatore dello schema di legge per l'impianto graduale del servizio telegrafico nei capoluoghi di mandamento che tuttora ne difettano, l'on. Berti Domenico; a presidente della Giunta per il progetto di legge sul concorso dello Stato nelle spese per la costruzione del Palazzo di Belle Arti di Roma, l'on. Pericoli Pietro.

Esposizione nazionale o internazionale a Roma. — Nella riunione dell'8 corr. del Consiglio dell'industria e del commercio, riferì l'on. Amadei sul tema: « Della convenienza di una Esposizione universale nazionale o internazionale a Roma », proposto dal Ministro di agricoltura, industria e commercio.

Intorno a siffatto argomento seguì non breve discussione, nella quale il Consiglio in generale plaudì allo interesse con cui il Ministero del commercio cerca di promuovere lo sviluppo delle industrie nazionali. Si proposero quindi tre ordini del giorno, i quali tutti, in sostanza consigliavano di proseguire gli studii e le indagini sull'argomento; ma uno di essi più specialmente confortava il Ministero a studii più concreti sulla questione. Tale ordine del giorno, che fu quello approvato ed al quale fece eziandio adesione il relatore Amadei, è il seguente:

« Il Consiglio esprime il voto che il Ministero di agricoltura, industria e commercio raccolga tutti gli elementi e faccia eseguire tutti gli studii necessarii intorno alle proposte che gli furono o possano essergli presentate in avvenire relativamente ad Esposizioni internazionali o nazionali, generali e parziali, da tenersi in Roma, e riferire al Consiglio ».

Poscia, nello scopo di condensare le forze al grande intento suddetto, fu proposto ed approvato un altro ordine del giorno così concepito: « Il Consiglio esprime il voto che, fino a quando siano compiuti gli studii anzidetti, il Governo non incoraggi, nè aiuti, salvo il caso di evidente utilità, le Esposizioni locali e parziali, che son divenute negli ultimi tempi troppo frequenti ».

Esposizione industriale in Milano. — Nella sua adunanza del 2 corr., la Camera di commercio di Milano ha discusso largamente la proposta di un Esposi-

zione industriale e ragionale nella detta città. La Camera si è manifestata favorevole in massima alla progettata Esposizione; ha però deferito alla Presidenza la nomina di una Commissione, la quale sarà incaricata di presentare una relazione sull'argomento. La Commissione sarà composta di sette persone appartenenti al ceto commerciale ed industriale.

Il cannone da 100. — Leggiamo nell'*Esercito:*

Il non essere ancora stato eseguito il trasporto da Torino alla Spezia dell'affusto e quindi del cannone da cent. 45 a retrocarica (100 tonnellate), è cagionato dal ritardo dell'ultimazione, da parte dell'Amministrazione dell'Alta Italia, del tronco di congiunzione tra la Stazione di Spezia ed il binario militare dell'Arsenale marittimo, e dal tempo richiesto dal riattamento del tronco stesso, il quale ha notevolmente ceduto sotto il peso, col quale venne eseguita la prima collaudazione.

Appena si avrà la certezza che il detto tronco sarà atto a sopportare il passaggio dei grossi pesi che lo devono percorrere, sarà inviato alla Spezia l'affusto ed il sotto-affusto del cannone da cent. 45, approfittando dei carretti del vagone-truck, stato appositamente costrutto, ed in seguito sarà effettuato con l'intero vagone il trasporto del colossale cannone.

Il trasporto esige due viaggi.

I materiali, passando dalla Stazione di Spezia all'Arsenale marittimo col mezzo del binario che si sta ultimando, saranno portati sotto la grue o mancina, della potenza di 160 tonnellate, che possiede la R. Marina; quindi imbarcati su di un pontone, stato appositamente preparato.

Il pontone sarà rimorchiato fino alla punta di Santa Maria, dove sbarcherà l'affusto ed il sott'affusto, e poi il cannone, il quale verrà collocato in batteria sulla piazzuola già preparata.

Crediamo che, ultimandosi in settimana i lavori di riattamento al tronco di congiunzione, si potrà subito spedire l'affusto ed il sott'affusto, e (se alcun inconveniente non avverrà) tra il 15 ed il 20 si farà il trasporto del cannone.

Onorificenze per la Esposizione universale di Parigi. — Alcuni espositori italiani, ai quali furono conferite medaglie di bronzo o menzioni onorevoli alla Esposizione universale del 1878 in Parigi, si rivolgono al Ministero di agricoltura e commercio per ottenere le rispettive ricompense. A prevenire altre domande di simil genere, il *Diritto* annunzia che sinora furono trasmesse a quel Ministero dell'Amministrazione francese le sole medaglie d'oro e d'argento coi relativi diplomi, ed esse furono *immediatamente* distribuite ai titolari per mezzo delle Camere di commercio. Lo stesso sarà fatto per le medaglie di bronzo e le menzioni onorevoli, non appena saranno giunte al predetto Ministero.

Giustissima riparazione. — Nella recente inaugurazione del monumento pel Traforo del Fréjus, venne da più parti lamentata la dimenticanza di alcuni nomi di benemeriti collaboratori di quell'opera colossale, e tra questi dell'illustre ing. prof. Colladon di Ginevra. Ora siamo lieti di riprodurre la lettera testè pubblicata dall'ing. P. Cerale, il quale rammenta i meriti incontestabili dell'illustre Ginevrino; e lo facciamo tanto più volentieri, in quanto che sino dal 1871 abbiamo pubblicato alcuni importanti articoli del sig. Hudry Menos, circa gli studii di quello scienziato sulla trasmissione della forza motrice mercè l'aria compressa, pel più rapido successo del traforo del Fréjus.

Ecco la lettera dell'ing. Cerale:

« Una involontaria dimenticanza veniva commessa, nell'occasione dell'inaugurazione del monumento pel Traforo delle Alpi Cozie, da quasi tutti i giornali che ne parlarono. I quali, nel rammentare i nomi di coloro che contribuirono al compimento della grande opera, tacevano quello dell'illustre ingegnere e prof. Colladon di Ginevra, a cui spetta l'onore di aver emesso, pel primo, l'idea razionale d'impiegare l'aria compressa per far agire le perforatrici. E ne fan prova le copie: del resoconto ufficiale, fatto nel 1857 dal Menabrea nel suo celebre discorso che decise la Camera a votare l'impresa del traforo; di parecchie lettere d'encomio dirette dal Governo italiano allo stesso Colladon, ed altri documenti non ha guari trasmessi dall'eminente fisico ginevrino all'ing. Angelo Bottiglia, che m'affidava il delicato incarico di rendere, in qualunque modo che mi è possibile, un meritato tributo di giustizia al distinto scienziato.

« M'è grato di potere adempiere a quest'ufficio, tanto più che anche nei discorsi d'inaugurazione, e specialmente di quello del comm. senatore Ferraris, si dimenticò il nome di Daniele Colladon.

« Con distinta stima mi rassegno di V. S. Ill.ma

« Dev.mo servo Ing. P. Cerale. »

Siamo poi lieti di aggiungere che l'on. Sella, mentre era Ministro delle finanze, nel comunicare al prof. Colladon (con lettera del 30 novembre 1871) il sovrano conferimento del grado di Commendatore nell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, di cui gli accompagnava il diploma e le insegne relative, conchiudeva: « augurandosi che questa onorifica distinzione sia tenuta da Lei (prof. Colladon) come un giusto omaggio reso dal Governo italiano all'ingegno ed alla preclara dottrina che La distinguono ».

Queste belle parole confermano vieppiù la giustizia e la opportunità della riparazione di cui ora si tratta.

Costruzioni navali in Italia — Leggiamo nel *Corriere Mercantile:*

Si ha dalla Spezia che, appena ultimati i lavori di allestimento del *Duilio*, si porrà mano in quel cantiere alla costruzione di un'altra grossa nave da guerra, di cui furono condotti a termine i piani dall'Ufficio tecnico annesso al Ministero della marina e diretto dal Direttore delle costruzioni navali, comm. Vigna.

La nuova nave non avrà proporzioni colossali, come l'*Italia* in costruzione a Livorno; porterà però artiglierie ugualmente potenti, sebbene in minor numero, ed avrà poi un motore, che le imprimerà una velocità eccezionale.

Servizio postale internazionale. — La Direzione generale delle poste ha pubblicato il seguente avviso:

Per la prossima apertura dell'Esposizione universale australiana, la Società di navigazione *Peninsulare ed Orientale* eseguirà una corsa straordinaria diretta da Suez e Melbourne, in coincidenza colla partenza da Brindisi per Alessandria di lunedì 8 corrente.

Le corrispondenze per la Nuova Galles del Sud, la Vittoria, il Queensland e la Nuova Zelanda potranno aver corso con questo mezzo straordinario, purchè impostate in tempo per arrivare a Brindisi col direttissimo settimanale, che trassporta le valigie per le Indie.

Ufficii telegrafici. — Il 15 ottobre scorso è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Saronno, Bovisio, San Pietro Seveso, Meda (provincia di Milano), e Mariano Comense (provincia di Como).

— Il 1° corrente in Bettona (provincia di Perugia), ed il 2 in Derata (prov. medesima), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia che, fino a nuovo avviso, è vietata la corrispondenza privata in linguaggio segreto o convenzionale con la Turchia pei telegrammi della stampa e delle Agenzie di pubblicità.

La telegrafia militare. — Essa è oggetto di importanti studii in questi tempi in Germania. Berlino è il centro delle Stazioni telegrafiche dell'Impero, e ad esso si collegano tutte le piazze militari, le stazioni telegrafiche secondarie ed i piccionai militari. Alla direzione generale di questo importante ramo di servizio è stato nominato il colonnello Fahland, al quale si devono molte utili scoperte ed applicazioni in proposito.

La prima carrozza nel Montenegro. — Il *Glas Crnogorca* annunzia, quale grande fatto di civilizza-

zione pel Montenegro, che il 1° novembre di quest'anno percorse le strade di Cettigne la prima carrozza, proprietà del principe e dono dello imperatore d'Austria.

Quel giornale dice: « Dacchè esiste il mondo, non avvenne mai che queste rupi vedessero cavalli attaccati ad una carrozza, e che su di essi si movessero quattro ruote. Quando la carrozza percorse il selciato di Cettigne, giovani e vecchi uscivano dalle case per ammirare le nuove meraviglie ». Il *Glas Crnogorca* reputa che questo sia il sintorno d'una rivoluzione, che avviene in via pacifica nell'interno del Montenegro, ed a suo profitto.

Canali di Nicaragua e di Panama. — Il contrammiraglio Ammen ha avuto un colloquio col presidente Hayes intorno all'impresa del Canale di Nicaragua, e lo assicurò di essere informato da Parigi, che un terzo del capitale necessario sarà immediatamente anticipato dalle più cospicue Case bancarie d'Europa, a condizione che il generale Grant accetti la presidenza di una Società americana per la costruzione dell'opera. Un corrispondente dell'*Herald* di Nuova-York si recò dal generale per conoscerne le intenzioni; e il generale, rispondendo in ordine alla sua accettazione, disse che voleva prima sapere che si fossero fatte copiose sottoscrizioni e ottenute certe concessioni dal Governo di Nicaragua, per assicurarsi che questo favorirebbe il Canale e che lo dichiarerebbe neutrale; che il Congresso dovrebbe approvare una legge per assumere una specie di sorveglianza su di esso, al solo scopo di aver l'occhio alla sua protezione, essendo esso sul continente americano. Essendogli domandato se il progetto del Canale produrrebbe qualche cangiamento nei suoi disegni, il general Grant rispose che poteva portarvene, e che nell'inverno vorrebbe andare a Cuba; ma che differirebbe il suo viaggio, se potesse assistere in qualche modo il progetto.

— Il *Times* ha da Filadelfia, 3:

Ieri, al Senato, il generale Burside fece un discorso violento, opponendosi al progetto di costruire, sotto gli auspicii della Francia, un Canale attraverso l'istmo di Panama, e dichiarando essere quella una violazione della dottrina di Monroe. Il senatore Gordon presentò delle risoluzioni favorevoli al progetto del Canale di Nicaragua, le quali impegnano la protezione degli Stati Uniti a quella Società, a cui venga data la concessione di detto Canale. L'argomento fu rinviato al Comitato del commercio.

L'Ellis presentò alla Camera rappresentativa delle risoluzioni nello stesso senso, le quali pure vennero deferite a quel Comitato.

Popolazione industriale dell'Inghilterra. — Il *Bulletin consulaire français* ci dà la seguente statistica della popolazione industriale, impiegata nella metallurgia in Inghilterra:

Operaj in ferro negli alti-forni o nelle fucine, 139,970; operaj che lavorano l'acciaio, 5,719; fonditori 88,690; chiodaiuoli 23,000; magnani 7,154; coltellinai e fabbri-ferrai 38,906; operaj impiegati nella fabbricazione delle viti, ribattiture, madreviti e bolloni 7,498; a quella delle spille 687; a quella degli aghi, delle penne metalliche 2,410; operaj meccanici 169,019; costruttori di navi in ferro 47,635; armaiuoli 7,956. Il totale della popolazione impiegata nell'industria siderurgica ammonta a 553,383 individui.

Ma, se alla popolazione che lavora in ferro si aggiunge: quella che lavora il rame, 3,289; quella che lavora il piombo, 2,874; quella che lavora il ferro bianco, 6,141: cioè 12,304 individui, si giunge ad un totale per tutta l'industria metallurgica di 565,687 persone. — È questa una cifra di poco superiore a quella della popolazione delle miniere (535,000 individui), e di non molto inferiore a quella della popolazione cotonifera, che si eleva a più di 600,000 individui. Queste sono, infatti, le tre industrie capitali della Gran Brettagna.

Industria del ferro agli Stati Uniti. — Gli sforzi tentati agli Stati Uniti, in questi ultimi quindici anni, allo scopo di crearvi l'industria del ferro, furono considerevoli. Già dopo la guerra di secessione, e quando l'aumento delle tariffe costituiva una specie di premio in favore di tutte le industrie, gli Americani, che avevano coltivato con attività il minerale ed il carbon fossile, cercarono di sviluppare l'industria siderurgica.

Ma è sopratutto dal 1867 che l'industria del ferro agli Stati Uniti prese una straordinaria estensione.

Esistono oggi 698 alti fornelli, che sarebbero capaci di produrre 5,868,000 tonnellate di ghisa; ma la richiesta ribassò tanto dal 1872, che bisognò spegnere la metà di quei fornelli. La maggior parte erano stati costruiti nei primi anni che susseguirono alla guerra di secessione, e molti fra essi non saranno probabilmente mai più riaccesi; tanto più che alcuni di essi si trovano lontani dalle miniere metallurgiche, da quelle di carbon fossile e dalle strade di ferro.

Il numero dei laminatoj agli Stati Uniti è di 340, e quello dei forni a puddler di 4514. Nel 1877 si laminarono 1,908.900 tonnellate di metallo, compresevi 432,000 di *rails* Bessemer. Quantunque fossero protetti dai rigori della tariffa, gli Stabilimenti siderurgici, che furono mantenuti, sono stati obbligati a lavorare a perdita, spesso per non congedare i loro operaj, o non vedersi sfuggire la propria clientela.

Un certo numero fu costretto a far sciopero, altri furono completamente abbandonati; ma, se l'industria del ferro fu crudelmente provata, quella dell'acciaio invece, malgrado le più disastrose circostanze, s'è sviluppata, e si potrebbe dire che quest'industria ora è prospera.

La produzione non basta alle domande, ed i prezzi sono rimuneratori. Agli Stati Uniti, come in Europa, l'acciaio fu sostituito al ferro prima pei ponti in filo, poscia per una quantità d'altri oggetti; sicchè la consumazione annua dell'acciaio agli Stati Uniti è valutata di 100,000 tonnellate, e là pure, come in Europa, l'acciaio sembra chiamato ad un grande avvenire.

— Circa l'attività industriale agli Stati Uniti, scrivono pure da Nuova York, che si manifesta negli affari un'attività altrettanto straordinaria, in quanto che tien dietro improvvisamente, in seguito di straordinarie circostanze, ad una depressione, di cui da ben sei anni si lamentavano gli Stati Uniti.

Uno dei segni principali del ritorno alla prosperità è la rimarchevole animazione del mercato del ferro in questi ultimi tempi. I centri di produzione del paese non bastando per soddisfare alle domande, si dovette dirigersi all'Inghilterra per quelle ordinazioni che non potevano soddisfarsi sopra luogo.

Le importazioni di ferro aumentarono, durante i mesi di agosto e di settembre, di 8340 tonnellate di ferro in pani, 42,788 tonnellate di ferro greggio e 14,752 tonnellate di rotaie. Inoltre si calcola che le domande spedite nell'Inghilterra rappresentino ancora 10,000 tonnellate di ferro in pani, 85,000 tonnellate di rotaie e 10,000 tonnellate d'acciaio, che si attendono ogni giorno nei porti americani.

Si assicura per di più, che altre importanti spedizioni di ferro, incoraggiate dall'estrema riduzione dei noli, vanno ad eseguirsi dalla Germania e dal Belgio per gli Stati Uniti

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Eccellente, quanto si sarebbe potuto desiderare in mezzo a tanta incertezza di cose, è stato, nella scorsa settimana, il contegno dei valori ferroviarii, se non nel vigore e importanza delle transazioni, certo nel sostegno dei corsi. Le Azioni della Società delle Meridionali, da 415 si elevarono a 420, e chiusero a 419; le Obbligazioni relativa ferme da 283.50 a 285; i Boni stazionarii a 600.

Le Sarde, della serie A, quotate a 290.50 e 291; le altre, della serie B, a 294 e 295; le nuove da 267.50 a 270.

Le Pontebbane s'aggirarono tra il 442 a 446; l'Alta Italia fra il 297.50 al 298.35; le Ferrovie centrali Toscane fra il 456 a 457; le Romane fra il 142 al 145.

A Parigi, piuttosto abbandonate le Lombarde intorno al 177 circa, abbandono dovuto agli introiti ultimi calcolati sino al 2 del corrente, i quali presentano una differenza in meno di 123,000 fiorini sulla settimana corrispondente del 1878. Le Obbligazioni relative stazionarie sul 264 circa. Le Vittorio Emanuele fiacche anch'esse a 263 e 266. Le Azioni Ferrovie Romane si tennero fra il 125 al 123; le Obbligazioni tra il 310 e il 311.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La Direzione generale ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 6), comprese nella 59ª estrazione, che ha avuto luogo in Roma il 29 novembre 1879.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio

Estratto I N. 14,644, col premio di L. 33,330.
» II N. 11,916, » » 10,000.
» III N. 11,363, » » 6,670.
» IV N. 10,813, » » 5,260.
» V N. 13,799, » » 1,040.

(*Seguono i numeri delle 359 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio*).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto gennaio 1880 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° febbraio 1880, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade il 31 gennaio 1880, aventi i numeri dal 60 al 73 inclusive.

Obbligazioni Canali Cavour. — La stessa Direzione generale del Debito pubblico notifica che in esecuzione dell'art. 3 della Convenzione 24 dicembre 1872, annessa alla legge 16 giugno 1874, n. 2002 (Serie 2ª), portante il riscatto del Canale Cavour, il servizio degli interessi e dell'ammortamento delle Obbligazioni della già Compagnia generale dei Canali d'irrigazione italiani (Canale Cavour), essendo passato a questa Direzione generale, nel giorno di martedì 16 del corr. mese, alle ore 9 antim., si procederà in una delle sale di questa generale Direzione, nel palazzo del Ministero delle Finanze, via Goito, in Roma, con accesso al pubblico, alla quattordicesima annuale estrazione a sorte delle Obbligazioni al portatore suddette, del capitale nominale di L. 500 (unitarie) e di L. 2500 (quintuple) al 6 per cento, rimborsabili rispettivamente in L. 600 (nette L. 586.27) ed in L. 3000 (nette L. 2931.35) cadauna.

Le Obbligazioni da estrarsi sono in numero di 1050 sul totale delle 125,530 ancora vigenti, per la complessiva rendita 6 per cento di L. 31,500, corrispondente al capitale nominale di L. 525,000.

Con successiva notificazione, che sarà inserita nella *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia* e nei principali giornali di Londra e di Parigi, si pubblicheranno i numeri delle Obbligazioni estratte, nonchè quelli delle Obbligazioni comprese nelle precedenti estrazioni e non ancora rimborsati.

CONVOCAZIONI

Società per la coltivazione delle Miniere di Montevecchio — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 22 corrente in Roma (sede sociale, via del Corso, 337), per la presentazione del bilancio 1878-79, per la relazione del gerente e dei revisori dei conti 1877-1878 e 1878-1879, e per la nomina dei revisori pel 1879-1880.

Società di Monteponi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corrente in Torino (sede sociale, via Cavour, 41) per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1878-1879, nonchè la relazione dei revisori, coll'approvazione dei conti 1878-1879, e per la nomina di 5 consiglieri uscenti e dei revisori pel 1879-80.

Avvisi d'Asta

Il 16 corrente, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dei lavori d'imbancamento del tratto d'argine destro di Po detto Golena Borgofranco, in Comune di Borgofranco, per l'estesa di m. 913, in diminuzione della presunta somma di L. 49,082.47, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 4000 in valuta legale e rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000.

— Il 17 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della nuova Dogana centrale di Milano, diviso in due distinti lotti: 1° Opere murarie, demolizioni, lavori di terra, ecc., per la presunta somma di lire 465,000; 2° Opere metalliche, cioè tettoie, tende metalliche, ecc., per la presunta somma di L. 52,000; le prime da eseguire entro 210 giorni, le seconde entro 75. Deposito interinale pel 1° lotto L. 23,000, e pel 2° L. 2100; cauzione definitiva pel 1° lotto L. 46,000, e pel 2° 5200, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione delle strade provinciali comprese nel circondario di Levante, della lunghezza complessiva di m. 77,569, per la presunta annua somma di L. 27,878.25. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 al 31 dicembre 1888. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva L. 20,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale di Toscana, nel circondario di Chiavari, della lunghezza di m. 38,378, per la presunta annua somma di L. 11,500. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 800.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione di un tratto dell'arginatura destra del Po, nel 2° comprensorio, cioè dall'argine inferiore del Mezzano fino alla strada comunale Piacenza-Calandasco, della lunghezza di metri 4846.80, per la presunta somma di L. 111,342. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito interinale L. 6000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Atessa (prov. di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Atessa al confine di Tornareccio, della lunghezza di m. 3386.40, per la presunta somma di L. 91,938.73. Lavori da eseguire entro il 1883. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Massa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di consolidamento delle fondazioni e di ultimazione del ponte ad 8 luci sul Magra, al Puntone di Veriolo presso Villafranca, della lunghezza di m. 180, per la presunta somma di L. 99,389.23. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 1000, oltre L. 500 per spese d'asta e contratto; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra Parma ed il ponte sul torrente Sporzana, per la presunta annua somma di L. 13,728. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 39,000 di piombo in pani, per l'importo complessivo di L. 23,880. Consegna entro 45 giorni. Deposito cauzionale L. 2400 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria che, partendo dall'abitato di Fonni, arriva alla nazionale Cagliari-Terranova presso Gavoi, della lunghezza di m. 8071.33, per il presunto importo di L. 70,000. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 3500 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto del ricarico di bazzoni e pietrame a difesa frontale del froldo Zocca, della lunghezza di m. 192,

per la presunta somma di L. 44,621. Lavori da eseguire entro 70 giorni. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra il ponte sull' Antella ed il Valico della Cisa, della lunghezza di m. 41,230.30, per la presunta annua somma di L. 24,188. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 615 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione del Grande Derivamento del Sele e suoi diramatori, controfossi, argini, ecc., compresi nella 2ª sezione del bacino del Sele, per la presunta annua somma di L. 35,078. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1884. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra il ponte sul torrente Sporzana e Cavazzola, della lunghezza di m. 19,868, per la presunta annua somma di L. 17,512. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Alessandria, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della costruzione di un ponte sul Borbore, nella strada provinciale Villanova-Govone, in territorio di S. Damiano d'Asti, in diminuzione dell'importo di L. 41,804.93, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 2300 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l' appalto dei lavori di difesa dalla Golena in corrosione fronteggiante la Coronella di Pontelagoscuro in destra di Po, della lunghezza di m. 144, per la presunta somma di L. 44,531. Lavori da eseguire entro 30 giorni. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti della Banca Nazionale.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione in Torino, si terrà un' asta per la provvista di chil. 25,000 di piombo in pani, per la complessiva somma di L. 15,120. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 1600 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma si terrà un' asta per l' appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra Cavazzola ed il Monte Cisa, della lunghezza di m 17,324, per la presunta annua somma di lire 14,520. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 13,800 di acciaio fuso in verghe, per la complessiva somma di L. 17,250. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 1800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 16,000 di acciaio fuso diverso (da lavoro), per la somma complessiva di L. 12,000.

— Il 26 gennaio p. v., presso la Sottoprefettura di Cotrone, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due tronchi di strada obbligatoria, che da Casabona arriva al Bosco Bruchetto pel 1° tronco, della lunghezza di m. 3343, e da Bosco Bruchetto alla consortile Strongoli pel 2° tronco, della lunghezza di m. 6296, in totale m. 9639, per la presunta somma complessiva di L. 190,000. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 2000 in biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 19,000 idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

45ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *novembre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	479,270.62	331.45
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	497,700.81	344.19
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	— 18,430.19	— 12.74
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	19,118,023.72	13221.32
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	17,875,798.73	12362.24
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,242,224.99	+859.08
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	178,929.25	154.92
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	167,676.43	146.19
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 11,252.82	+ 8.73
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.51	7,424,877.25	6,431.19
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,145.15	6,475,221.16	5,654.47
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.36	+ 949,656.09	+ 776.72

Strade Ferrate Romane

36ª Settimana — *Dal* 3 *al* 9 *settembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	590,674.69	18,307.82
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	489,114.53	15,391.56
Differenza (in più . . .	24	101,560.16	2,916.26
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 9 7.bre 1879 .	1,672	19,174,666.14	16,610.54
Periodo corr. 1878	1,657	18,215,611.24	15,922.58
Aumento	15	959,054.90	687.96
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	32,415,40	15,715.78	10,815.24
Piccola Velocità	7,839,21	525.40	3,311.04
Totali . . .	40,254.61	16,241.18	14,126.28

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	11,627.57	»	45,298.32	56,925.89
Bagagli e cani.	»	162.46	»	1,053.14	1,215.60
Merci a G.V. ..	»	780.57	»	4,949.39	5,729.96
Merci a P.V. ..	»	7,982.13	»	32,167.38	40,149.51
Introiti diversi.	»	359.67	»	506.32	865.99
Totale L.	»	20,912.46	»	83,974.55	104,886.95

ANNUNZI

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di raccomandare ai signori Azionisti che, conforn agli Statuti sociali, l'assemblea generale ordinaria dovendo aver luogo nella prima quindicina d mese di febbraio prossimo, i possessori di almeno cinquanta azioni che desiderano intervenirvi devono fare il deposito dal 15 dicembre corrente al 5 gennaio 1880

Per conseguenza i signori Azionisti sono invitati a depositare le loro azioni nell'epoca predet dalle ore 10 della mattina alle ore 3 pomeridiane.

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Con apposito annunzio verrà ulteriormente dato avviso del giorno nel quale sarà convoca l'Assemblea a Firenze.

Firenze, 2 dicembre 1879.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

Materiale		Quantità	
ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	16,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	3,000	»
CERCHI di ferro	»	100,000	»
CERCHI d'acciaio	»	150,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	»	154,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	88,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	30,000	»
ZINCO da rifondere	»	6,000	»
Grasso usato sporco	»	650	»
Vetrame rotto	»	1,600	»

RAME da rifondere e crine usato. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **29 dicembre and.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 31 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Privilegiata Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1375 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidi il Commercio, con grande scapito dei Consumatori

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.

Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL' PRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)

DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule delle miccie, dirigersi al

Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)

oppure dall'agente generale per l'Italia

Sig. Massimo Vuillaume, 20, Via Palestro — GENOVA.

FERROVIA D'IVREA

I signori azionisti sono avvisati che nel giorno 19 corrente ad un'ora pomeridiana avrà luogo alla Sede della Società, in via Bogino, N. 25, la seduta pubblica del Consiglio di amministrazione per l'estrazione delle *trentasette* azioni che saranno ammortizzate al 1° gennaio 1880.

Torino, 4 dicembre 1879.

L'AMMINISTRAZIONE.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale

per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, CASANOVA, ed altri principali libraj d'Italia.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 17 Dicembre 1879 N° 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

		Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L.	20	11	6
Per l'Estero	»	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PROGETTO DI LEGGE

PER OPERE PUBBLICHE STRAORDINARIE

Nella seduta del 15 corr., il ministro Baccarini ha presentato alla Camera dei deputati il seguente progetto di legge per la concessione al Governo di facoltà eccezionali fino a tutto aprile 1880, per provvedere d'urgenza all'esecuzione delle opere pubbliche, e per l'autorizzazione di spese straordinarie sui bilanci dell'anno 1879 dei Ministeri dei lavori pubblici e dell'interno.

Art. 1. È fatta facoltà al Governo, fino a tutto aprile 1880, di provvedere d'urgenza alla esecuzione delle opere pubbliche, colle norme che saranno deliberate dal Consiglio dei Ministri, ed approvate con Decreto Reale.

Nulla però sarà innovato nelle norme ora vigenti per l'approvazione dei conti finali e pei pagamenti a saldo.

Art. 2. È autorizzata la spesa straordinaria di lire 10 milioni da inscriversi in appositi capitoli nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1879.

La ripartizione di tale somma per capitoli e per articoli è stabilita come nella tabella annessa alla presente legge.

Art. 3. Nei bilanci dell'entrata saranno iscritti in appositi capitoli le quote dovute agli enti morali interessati per concorso alle spese delle opere suindicate, in conformità delle rispettive leggi.

Art. 4. È autorizzata la spesa straordinaria di due milioni di lire da inscriversi in speciale capitolo del bilancio del Ministero dell'interno per sussidii ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi, allo scopo di abilitarli all'immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale.

L'assegnazione dei sussidii sarà fatta per Decreto Reale, sopra deliberazione del Consiglio dei Ministri.

Tabella A.

Opere straordinarie da eseguirsi sull'assegnamento straordinario di L. 10,000,000.

Capitolo . . . . Ponti e strade.

Art. 1. Strade di serie	L. 2,000,000	
Art. 2. Strade di Sicilia e Sardegna in corso di costruzione, ed opere parziali in diverse strade	» 1,500.000	
Art. 3. Strade obbligatorie	» 1,000,000	
	L. 4,500,000	
	Riporto L.	4,500,000

Capitolo . . . . Opere idrauliche.

Art. 1. Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria	L. 4,000,000	
Art. 2. Bonifiche	» 500,000	
Art. 3. Porti	» 1,000,000	» 5,500,000
	Totale L.	10,000,000

Questo progetto di legge venne dichiarato d'urgenza e trasmesso alla Commissione del bilancio.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

nel 1878

Come gli anni decorsi, dall'egregio comm. P. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, ci venne gentilmente trasmesso un esemplare della sua *Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno* 1878 (Roma, tip. eredi Botta, 1879, in 4°); e noi ci proponiamo di darne esatto ragguaglio ai nostri lettori, come di consueto (*), trattandosi di argomento di tutta attualità ed importanza.

La presente Relazione, come le precedenti, è diretta al Ministro dei lavori pubblici, on. Baccarini; ma il comm. Valsecchi si scusa anzitutto dell'involontario ritardo nella sua pubblicazione, in quanto che, per la discussione ed atti preparatorii alla esecuzione della legge sulle nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno, non si potè attendere di proposito alla presente Relazione, se non dopo prorogate le sedute del Parlamento.

La stessa causa ha impedito all'on. Valsecchi di attuare, specialmente nella parte relativa all'esercizio, qualche miglioramento di redazione, ch'era suo intendimento d'introdurre, nello scopo di rendere sempre più completo questo resoconto statistico, il quale, argomentando dalle numerose richieste che se ne hanno, pare sia accolto con favore anche presso le Amministrazioni ferroviarie estere.

(*) V. *Monitore*, N. 40, 41, 42 e 43 del 1878.

Però, stante il grande sviluppo che prendono fra noi i *tramways*, l'on. Valsecchi ha molto saggiamente voluto farne oggetto di una speciale appendice alla seconda parte della sua Relazione, che tratta delle ferrovie concesse all'industria privata.

Infatti la Relazione, come le precedenti, consta di tre parti, che trattano: la 1ª delle Costruzioni ferroviarie per conto dello Stato; la 2ª delle Ferrovie concesse all'industria privata, con Appendice sulla concessione, costruzione ed esercizio dei *tramways;* la 3ª dell'Esercizio delle Strade ferrate italiane.

Ma noi, come abbiam fatto nello scorso anno, ci occuperemo anzitutto della parte 3ª, dalla quale si desumono i dati generali più interessanti, ai quali poi naturalmente si collegano le altre parti di questo importante lavoro statistico.

Dal capitolo I, intitolato: *Sviluppo, costo e dotazione di materiale mobile delle Ferrovie italiane in esercizio,* risulta che nel corso dell'anno 1878 vennero aperti all'esercizio 6 nuovi tronchi di ferrovia, della complessiva lunghezza di chil. 113, così suddivisi:

Ferrovie dello Stato	Linee riscattate colla Convenzione di Basilea, tronchi due (Treviglio-Rovato, 33; Resiutta-Chiusaforte, 8) . . . . Chil.	41
	Rete Sicula (S.ª Caterina-Caltanissetta) . »	6
	Romane (Ponte Galera-Fiumicino) . . . . »	11
	Settimo-Rivarolo (precedentemente a cavalli) »	23
	Sarde (Giave-Ozieri) . . . . »	32
	Totale Chil.	113
	Che aggiunti ai chil. . . . . »	8,190
	già in esercizio al 1° gennaio 1878, dànno il totale della rete in esercizio al 1° gennaio 1879 (compresi i tronchi comuni) in . . . . . . Chil.	8,303

A questo punto la Relazione aggiunge un *diagramma* sullo sviluppo delle ferrovie aperte all'esercizio dal 1839 al 1878, da cui risulta la media lunghezza per triennio di chil. 638, calcolato il minimo (8) nell'anno 1839, ed il massimo (1554) nel triennio 1864-5-6.

Il rapporto poi della popolazione e della superficie territoriale dello Stato colla lunghezza della rete ferroviaria in esercizio al 1° gennaio 1879, risulta come segue:

Rispetto alla popolazione (26,801,154, censimento 1871), nel 1878 si avevano 3,098 chil. per ogni 10,000 abitanti; mentre nel 1877 non si avevano che chil. 3,056; e quindi si ha un aumento di chil. 0,042 nel detto rapporto.

Rispetto alla estensione territoriale (2963 miriametri quadrati), nel 1878 si avevano chil. 2,802 per ogni miriametro quadrato; mentre nel 1877 non erano che chilom. 2,764; e quindi un aumento di chil. 0,38 nel detto rapporto.

La situazione generale delle ferrovie italiane al 1° gennaio 1879 viene rappresentata dall'allegato prospetto *A*, che si riassume nelle cifre seguenti:

	in esercizio	in costruzione	in progetto	Totale
Rete dell'Alta Italia . . Chil.	3,572	13	6	3,591
» delle Romane . . . . »	1,684	24	»	1,708
» delle Meridionali . . . »	1,454	»	193	1,647
» delle Calabro-Sicule . . »	1,156	193	»	1,349
» delle Sarde . . . . »	230	153	»	383
Linee diverse . . . . . »	207	183	281	671
Totali complessivi	8,303	566	480	9,349
Deducendo pei tratti comuni »	144	»	»	144
Lunghezza assoluta della rete italiana al 1° gennaio 1879 . »	8,159	566	480	9,205

La dotazione del materiale mobile in esercizio o in costruzione al 1° gennaio 1879 viene così riassunta nell'allegato prospetto *B*, ripartitamente per rete e per serie di veicoli; avvertendo però ch'essa si riferisce soltanto alle ferrovie a scartamento ordinario, non comprendendo il materiale della ferrovia Torino-Rivoli a scartamento ridotto.

	Macchine locomotive	Carrozze da viaggiatori	Carri da merci
Rete dell'Alta Italia . . .	757	2176	14,675
» delle Romane	259 (1)	905 (2)	3,742 (3)
» delle Meridionali . . .	226 (4)	653	2,256
» delle Calabro-Sicule .	128 (5)	480 (6)	1,541 (7)
» delle Sarde	17	54 (8)	211 (9)
Linee diverse	23	115	175
Totale . .	1,410	4,383	23,600

Per conoscere poi partitamente le quantità e qualità del materiale mobile in servizio e in costruzione al 31 dicembre 1878 nelle suddette linee, riferiamo il seguente riassunto generale:

	In servizio	In costruzione	Totale
I. *Macchine-locomotive.*			
A ruote libere	123	»	123
A 4 ruote accoppiate	695	6	701
A 6 id.	487	19	506
A 8 id.	80	»	80
Totale . .	1,385	25	1,410
II. *Carrozze da viaggiatori*			
Di lusso, saloni e break . .	59	»	59
Di 1ª classe	512	30	542
Miste di 1ª e 2ª classe . . .	523	34	557
Di 2ª classe	893	6	899
Miste di 2ª e 3ª classe . . .	11	»	11
Di 3ª classe	2,264	12	2,276
Di 4ª classe	28	»	28
Miste a 2 piani di 1ª, 2ª e classe	11	»	11
Totale . .	4,301	82	4,383
III. *Carri da merci.*			
Coperti	13,506	86	13,592
Scoperti	9,623	31	9,654
Diversi	354	»	354
Totale . .	23,483	117	23,600

Volendo poi conoscere il ragguaglio del materiale mobile per ogni chilometro di ferrovia in esercizio (comprendendo insieme il materiale in servizio e quello in costruzione, attesa l'insensibile differenza proporzionale), abbiamo le cifre seguenti per le diverse reti:

	Macchine locomotive	Carrozze da viaggiatori	Carri da merci
Rete dell'Alta Italia	0,215	0,648	4,166
» delle Romane	0,156	0,546	2,259
» delle Meridionali . . .	0,156	0,450	2,245
» delle Calabro-Sicule . .	0,111	0,418	1,341
» delle Sarde	0,085	0,270	1,055
Linee diverse	0,396	2,394	3,914
Proporzioni complessive .	0,173	0,537	2,891

(1) Comprese 14 in costruzione — (2) 60 idem. — (3) 60 id. — (4) 10 id. — (5) 1 id. — (6) 11 id. — (7) 15 id. — (8) 11 id. — (943) id.

L'allegato prospetto *C* riassume l'importo dei lavori di costruzione e del materiale di dotazione delle ferrovie italiane in esercizio al 1° gennaio 1879, sia per conto dello Stato, che per conto di Società concessionarie, e noi non possiamo che riprodurlo integralmente:

INDICAZIONE DELLA RETE	Lunghezza — *Chil.*	IMPORTO DEI LAVORI DI COSTRUZIONE — parziale per linea Lire C.	medio per chilometro L. C.	complessivo per rete L. C.	medio generale per chil. L. C.
Rete esercitata dalla già Società dell'Alta Italia.					
Linee riscattate con la Convenzione di Basilea	1,984	679,425,000.—	287,404.—	1,019,690,000.—	292,174.—
Linee di cui lo Stato è comproprietario	389				
Linee dello Stato (Toscano-Liguri, Savona-Bra, Cairo-Acqui e Novara-Gozzano)	611	248,808,000.—	407,214.—		
Linee di Società diverse	515	94,475,000.—	177,586.—		
Rete esercitata dalla Società delle Romane.					
Linee proprie della Società	1,509	437,624,000.—	290,009.—	459,616,000.—	278,724.—
Linea Asciano-Grosseto (costrutta dallo Stato)	85	16,510,000.—	194,235.—		
Linee di Società diverse	55	5,482,000.—	99,672.—		
Rete esercitata dalla Società delle Meridionali.					
Rete Meridionale (di proprietà sociale)	1,443	394,200,000.—	273,180.—	394.200,000.—	273,180.—
Rete Calabro-Sicula (di proprietà dello Stato) . . .	1,143	293.396,000.—	256,689.—	293,396,000.—	256,689.—
Ferrovie esercitate da Società diverse.					
Ferrovie Sarde	230	45,773,000.—	199,023.—	45,773,000.—	199,013.—
Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo	32	3,670,000.—	114,687.—	3,670,000.—	114;687.—
Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio	30	3,500,000.—	116,667.—	3,500,000.—	116,667.—
Ferrovie . . . . { Vicenza-Treviso	61	11,600,000.—	108,411.—	11,600,000.—	108,411.—
Ferrovie . . . . { Padova-Bassano	46				
Ferrovia Settimo-Rivarolo	23	1,700,000.—	73,913.—	1,700,000.—	73,913.—
Ferrovia Torino-Rivoli (a scartamento ridotto)	12	489,200.—	40,787.—	489,200.—	40,767.—
Totali e medie	8,159	. . . .	. . . . . .	2,233,634,200.—	273,765.—

Si avverte però che nell'importo dei lavori di costruzione, tanto per la rete Calabro-Sicula, quanto per la rete delle Sarde, sono comprese anche le spese relative ai tratti non ancora ultimati, per cui l'importo medio chilometrico, stabilito in base alla lunghezza delle linee in esercizio al 31 dicembre 1878, non può dirsi assolutamente esatto.

In quanto all'importo totale del materiale di dotazione delle suddette reti, dallo stesso prospetto *C* risulta di lire 221,354,900, con una media chilometrica di L. 27,498. E queste somme trovansi così ripartite:

	IMPORTO DEL MATERIALE — complessivo per rete	medio per chilometro
Rete dell'Alta Italia	125,532,000	35,969
» delle Romane . . . . . . , .	35,593,000	21,584
» delle Meridionali	35,260,000	24,435
» delle Calabro-Sicule	22,600,000	19,772
» delle Sarde	1,670,000	7,260
Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo . .	1,148,000	35,875
» Vicenza-Thiene-Schio .	600,000	20,000
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	1,700,000	15,888
» Settimo-Rivarolo . . .	»	»
» Torino-Rivoli (a scartamento ridotto)	251,900	20,992
Totale generale e medio . . .	224,354,900	27,498
A cui aggiungendo il costo delle coetruzioni suindicate . in . .	2,233,634,200	273,765
Si ha l'importo complessivo per costruzioni e materiale a tutto il 1878 in	2,457,989,100	301.273

mentre nel 1877 si aveva la spesa complessiva di lire 2,449,725,900, colla media chilometrica di L. 304,465.

(*Continua*).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Settembre 1879)

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto soltanto in questi giorni i soliti prospetti dei prodotti dei mesi di luglio, agosto e settembre scorsi, confrontati con quelli dei corrispondenti mesi precedenti del 1878 ed in relazione a quelli dei mesi precedenti del 1879 (1). Noi crediamo doverci limitare a riassumere quelli del mese di settembre, siccome il più recente, augurandoci di poter in seguito fare altrettanto con maggiore regolarità e sollecitudine.

Il prodotto generale del detto mese di settembre salì a L. 15,063,865 (dedotta la navigazione lacuale), ed è composto come segue:

Viaggiatori	L.	7,040,448
Bagagli	»	301,574
Merci a grande velocità	»	1,379,478
Id. a piccola velocità	»	6,276,853
Prodotti diversi	»	65,512
Totale	L.	15,063,865

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

(1) Vedi *Monitore* N. 36 a. c.

	1879	1878
Ferrovie dello Stato . . . L.	8,844,025	L. 8,589,532
» di diverse Società esercitate dallo Stato . »	1,581,155	» 1,545,746
» Romane . . . . »	2,389,920	» 2,105,299
» Meridionali . . . »	1,929,254	» 1,866,514
» Venete . . . . . »	101,693	» 76,238
» Sarde . . . . . »	94,557	» 77,254
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	56,749	» 45,851
» Torino-Rivoli . . »	18,427	» 16,463
» Settimo-Rivarolo . »	14,122	» 13,399
» Milano-Saronno-Erba »	30,131	» »
» Conegliano-Vittorio »	9,832	» »
Totale L.	15,063,865	L. 14,336,296

Si ebbe dunque nel settembre 1879 un aumento di lire 727,569, in confronto del 1878. Tutte le linee furono in aumento. L'aumento principale si nota sulle Romane, che ascese a L. 284,461; e sulle ferrovie dello Stato, che ascese a L. 254,493. L'aumento minimo si ebbe sulla Settimo Rivarolo, che fu di sole L, 723 Non si ritiene poi conto delle linee Milano-Saronno-Erba e Conegliano-Vittorio, che nel 1878 non erano ancora aperte all'esercizio.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel settembre 1878 era di chil. 8266, nel settembre 1879 ascese a chil. 8396, essendosi nel detto mese aggiunti chil. 4 (pel tronco Bovisio-S. Pietro Martire, della linea Milano-Saronno-Erba) ai chil. 8392 ch'erano nell'agosto 1879, in confronto di chil. 8,258 nell'agosto 1878. Nel detto mese di agosto 1879 si erano poi aggiunti chil. 5 (pel tronco Paderno-Bovisio, della linea medesima) ai chil. 8387 ch'erano nel luglio, in confronto di chil. 8258 nel luglio 1878; e nel detto mese di luglio 1879 si erano aggiunti chil. 21 (pei tronchi Chiusaforte-Pontebba (13) e Bovisa-Paderno (8) della detta linea Milano-Erba ai chil. 8366, ch'erano nel luglio 1879 (come annunciammo nel nostro numero 36 a. c.), in confronto di chil. 8258 nel 1878.

I prodotti dal 1° gennaio a tutto settembre 1879, confrontati con quelli dello stesso periodo 1878, presentano le cifre seguenti:

	1879	1878
Ferrovie dello Stato . . . L.	68,467,554	L. 64,844,198
» di diverse Società esercitate dallo Stato . »	11,723,988	» 10,968,554
» Romane . . . . »	20,817,926	» 19,654,301
» Meridionali . . . »	16,370,913	» 15,146,722
» Venete . . . . . »	715,099	» 532,119
» Sarde . . . . . »	801,479	» 701,320
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	353,553	» 322,941
» Torino-Rivoli . . »	119,176	» 114,111
» Settimo-Rivarolo . »	104,759	» 59,758
» Milano-Saronno-Erba »	124,768	» »
» Conegliano-Vittorio »	47,716	» »
Totale L.	119,646,931	L. 112,344,024

L'aumento totale nel suddetto periodo fu dunque di lire 7,302,907 pel 1879. Tutte le linee furono in aumento; ma specialmente le ferrovie dello Stato, con L. 3,623,356; le Meridionali, con L. 1,224,191; e le Romane con L. 1,163,625. Il minore aumento si ebbe sulla linea Torino-Rivoli, con L. 5,065. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di settembre 1879, confrontato con quello del settembre 1878, presenta le medie seguenti:

	1879	1878
Ferrovie dello Stato . . . . . L.	2,345	L. 2,294
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . »	1,694	» 1,653
» Romane . . . . . . »	1,490	» 1,209
» Meridionali . . . . . »	1,330	» 1,287
» Venete . . . . »	742	» 556
» Sarde . . . . »	409	» 388
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . »	1,585	» 1,432
» Torino-Rivoli . . . . »	1,535	» 1,371
» Settimo-Rivarolo . . . . »	614	» 582
» Milano-Saronno-Erba . . »	860	» »
» Conegliano-Vittorio . . »	893	» »
Media complessiva L.	1,810	L. 1,750

Si ebbe dunque nel settembre 1879 un aumento di **L. 60.** Tutte le linee aumentarono.

Finalmente i prodotti chilometrici pel periodo dal 1° gennaio a tutto settembre 1879, confrontati con quelli dell'eguale periodo del 1878, presentano le medie seguenti:

	1879	1878
Ferrovie dello Stato . . . . . . L.	18,209	L. 17,375
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . . »	12,530	» 11,731
» Romane . . . . »	12,436	» 11,875
» Meridionali . . . . . . »	11,290	» 10,446
» Venete . . . . »	5,219	» 3,884
» Sarde . . . . »	3,469	» 3,524
Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . »	11,048	» 10,091
» Torino-Rivoli . . . . . »	9,931	» 9,500
» Settimo-Rivarolo . . . . »	4,554	» 4,979
» Milano-Saronno-Erba . . »	6,931	» »
» Conegliano-Vittorio . . . »	6,816	» »
Media complessiva L.	14,451	L. 13,760

Si ebbe pertanto nella media generale pel detto periodo del 1879 un aumento di prodotto chilometrico di L. 691, in confronto dell'eguale periodo del 1878.

Aumentarono quasi tutte le linee, ma specialmente le Venete con L. 1,335, e le Meridionali con L. 844; mentre il minore aumento si ebbe sulla Torino-Rivoli con L. 422. Diminuirono poi le Sarde con L. 55, e la Settimo-Rivarolo con L. 425. —

Quanto alla navigazione lacuale (lago di Garda), il prodotto del mese di settembre 1879 fu di L. 15,901, cioè con un aumento di L. 111 in confronto del settembre 1878; ed il prodotto complessivo del periodo dal 1° gennaio a tutto settembre 1879 ascese a L. 92,953, cioè con un aumento di L. 1,184, in confronto dell'eguale periodo del 1878.

Nostre Corrispondenze

Roma, 16 dicembre.

Dal Ministro dei lavori pubblici venne testè emanata una seconda circolare alle varie Direzioni degli studii delle ferrovie complementarie del Regno, allo scopo che siano colla maggiore sollecitudine allestiti i progetti parziali o totali di qualche tronco, onde attivare nel prossimo mese di gennaio i lavori di costruzione per dar lavoro alla classe operaia nell'attuale critica stagione.

Mentre non si può a meno di tributare le dovute lodi al ministro Baccarini per le premure che dimostra per venire in aiuto alla classe povera nell'attuale stagione, si ritiene però che, non ostante il vivissimo desiderio che hanno le singole Direzioni di corrispondere alle vive sollecitudini del Governo, molto difficilmente si potrà avere nel mese di gennaio qualche progetto regolare e completo in modo da poter tosto attivarne i lavori; inquantocchè la attuale stagione rigida e le copiose nevi cadute hanno pressochè obbligato a sospendere i lavori di campagna, e conseguentemente dovrà essere ritardata la presentazione dei progetti definitivi.

A meno che qualche Direzione, per corrispondere alle premure del Governo, non cerchi di abborracciare qualche progetto, il quale poi, per difetto dei necessarii studii nella scelta del tracciato più economico e conveniente, avrebbe per necessaria conseguenza inevitabili errori od esagerate spese di costruzione: cose queste che non possono essere condivise dal ministro Baccarini, il quale con saggio intendimento ha fatto studiare da apposite Commissioni le economie che si dovranno introdurre nelle costruzioni delle ferrovie complementarie del Regno, di cui vi diedi nelle precedenti mie i quadri dei diversi tipi e delle modalità proposte dalle rispettive Sotto-commissioni; nel primo dei quali quadri ho omesso la parte riflettente le opere accessorie e le Stazioni, ritenendo tali dati d'importanza secondaria.

A suo tempo vi terrò pure informato delle variazioni che saranno introdotte nel riparto delle spese di costruzione per le singole categorie, a modificazione di quanto vi scrissi nella mia precedente, riportata per intero dalla *Gazzetta dei Banchieri* e da altri giornali di Roma, senza però, come il solito, citarne la fonte.

Passando dagli studii alle costruzioni in corso, vi darò alcune notizie sull'andamento dei lavori della ferrovia Palermo-Trapani e delle ferrovie Sarde. E cominciando dalla Sicilia, vi dirò che sui tre tronchi in costruzione, Palermo-Carini, Carini-Partinico, e Calatubo, della lunghezza complessiva di chilometri 61, i lavori progrediscono con sufficiente alacrità, essendo pressochè ultimate le opere d'arte ed i movimenti di terra sui primi due, e sul terzo procedendosi assai alacremente in modo da lasciare sperare che in breve saranno portati a compimento. La posa dell'armamento trovasi già eseguita per circa 35 chilometri, e si procede regolarmente nell'armamento della rimanente parte.

Per gli altri tronchi della stessa linea, che scorrono nella provincia di Trapani e che misurano assieme la lunghezza di chilometri 92, i movimenti di terra, le opere di arte e fabbricati sono quasi compiuti, nel tratto da Castelvetrano a Trapani (che ha una lunghezza di chilometri 74), e nella rimanente parte si lavora pure con sufficiente attività. L'armamento trovasi poi posato per la lunghezza di chilometri 64, in partenza da Trapani.

I lavori delle ferrovie Sarde del 2° periodo progrediscono anch'essi con sufficiente attività, in modo che quelli della 1ª Sezione, compresa fra Oristano e Paulilatino, sono pressochè ultimati, non mancando che le travate metalliche del ponte sul fiume Tirzo.

Sulla 2ª Sezione, tra Paulilatino e Macomer, della lunghezza di 32 chilometri, i movimenti di terra vennero spinti colla massima attività sul tratto tra Abbassanta e Macomer, attesochè nell'altro tratto Paulilatino-Abbassanta questi lavori sono pressochè compiuti. Le opere d'arte trovansi quasi ultimate nel 1° dei due tratti, e nel 2° vennero iniziati i ponti sui rivi Castigadis e Merchis. In questa Sezione l'armamento trovasi diggià eseguito per circa 12 chilometri.

Anche i lavori della 3ª Sezione, compresa fra Macomer e Giave, della lunghezza di 33 chilometri (di cui 12 in provincia di Cagliari e 21 in provincia di Sassari) progrediscono con grande attività, trovandosi pressochè ultimati i movimenti di terra, opere d'arte, gallerie e fabbricati. Nessun lavoro d'armamento verrà finora iniziato, ma trovasi a piedi d'opera l'occorrente materiale.

Con eguale attività sono pure spinti i lavori della 6ª e 7ª Sezione Ozieri-Oschiri, di chil. 17, ed Oschiri Monti, di chil. 26; nella prima delle quali, i movimenti di terra, opere d'arte e fabbricati sono pressochè ultimati, e l'armamento trovasi eseguito sopra chilometri 12 circa; e nella settima Sezione sono in costruzione avanzata i movimenti di terra ed iniziati i lavori relativi alle opere d'arte.

Chiudo questa mia rapida corsa sulle ferrovie Sarde, col dire una parola d'elogio, veramente meritata, alla solerte Compagnia Reale, la quale, dal modo con cui vennero spinti i lavori, offre sicuro affidamento, che ben presto nuovi tronchi verranno aggiunti a quelli già in esercizio nell'isola di Sardegna, con grande vantaggio di quelle popolazioni, le quali naturalmente anelano di godere i grandi beneficii delle celeri comunicazioni.

X.

LE FERROVIE ECONOMICHE.

Ecco il quadro indicato nella Corrispondenza da Roma del numero precedente, e che non potemmo pubblicare per mancanza di tempo, essendoci giunto al momento di chiudere il giornale:

CLASSIFICAZIONE DELLE FERROVIE ECONOMICHE

TITOLO a cui si riferiscono le prescrizioni	*Primo Tipo* Ferrovie a scartamento ordinario esercitate col materiale mobile della rete principale, ma con economie sulla costruzione ed esercizio. Velocità massima 40 chilometri.	*Secondo Tipo* Ferrovie a scartamento ordinario con materiale mobile speciale. Velocità massima 30 chilometri.	*Terzo Tipo* Ferrovie a scartamento ordinario con materiale mobile speciale. Velocità massima 20 chilometri.	*Quarto Tipo* Ferrovie a scartamento ridotto con larghezza di m. 0.95 fra le fascie interne delle guide. Velocità massima 35 chilometri.	*Quinto Tipo* Ferrovie a scartamento ridotto con larghezza di m. 0.70 fra le fascie interne delle guide. Velocità massima 25 chilometri.	OSSERVAZIONI
Materiale mobile						
Locomotive	Tipi delle linee principali escluse le locomotive speciali per treni diretti e quelle con passo maggiore di metri 3.60. Locomotive tutte munite di freno potente che agisca direttamente sulle ruote.	Si consigliano locomotive-tender con passo rigido di metri 2.50: peso massimo per asse 10 tonnellate; ruote accoppiate di 1 metro di diametro al massimo. (Freno come al Tipo I).	Si consigliano locomotive-tender con passo rigido non maggiore di m. 2; peso massimo per asse 8 tonnellate; ruote accoppiate di metri 0.80 di diametro al massimo. (Freno come al Tipo I).	Si consigliano locotive-tender con passo non maggiore di metri 1.80; peso massimo per asse di 6 tonnellate; ruote accoppiate di metri 1 di diametro. (Freno come al Tipo I).	Si consigliano locomotive-tender; passo non maggiore di metri 1.50; peso massimo per asse 5 tonnellate; ruote accoppiate di metri 0.80 di diametro. (Freno come al Tipo I).	Le locomotive per le ferrovie dei Tipi II, III, IV e V saranno munite di campana colla quale il macchinista farà tutti i segnali ordinarii.
Carrozze	Tipi comuni.	Carrozze con passaggi longitudinali interni comunicanti fra loro; passo rigido non più di m. 3; tara non più di una tonnellata per 6 posti interni. (Due sole classi di carrozze)	Passo non più di metri 2.50; tara minore della precedente. (Come al Tipo II).	Disposizione secondo meglio convenga; passo come le loro locomotive.	Come al Tipo IV.	
Bagagliai	Tipo comune.	Si procurerà utilizzare uno scompartimento per la posta e pei viaggiatori.	Come al Tipo II.	Come al Tipo II.	Come al Tipo II.	
Carri merci	Tipo comune.	Lungh. della cassa metri 5; un solo Tipo per carri coperti e non più di 2 o 3 per gli scoperti; portata doppia del peso morto.	Passo non maggiore di m. 2.25; lunghezza della cassa m. 4.50; il resto come al Tipo II.	Non si crede fare prescrizioni a questo riguardo.	Come al Tipo IV.	
Attacchi per paracolpi	Tipi comuni (Sopprimere le catene di sicurezza).	Come al Tipo I.	Come al Tipo I.	Tipi speciali con un solo repellente.	Come al Tipo IV.	
Cerchioni per locomotive	Lunghezza mill.tri 140	Come al Tipo I.	Come al Tipo I.	Non si fanno prescrizioni	Come al Tipo IV.	
Id. per veicoli . .	Id. id. 130	Come al Tipo I.	Come al Tipo I.	Non si fanno prescrizioni.	Come al Tipo IV.	
Rotaie	Tipo comune (Vignole d'acciaio).	Tipo Vignole di acciaio, peso chil. 25 a 28 il metro corrente.	Tipo Vignole di acciaio, peso chil. 20 a 25 il metro corrente.	Tipo Vignole di acciaio peso chil. 12 a 20 il metro corrente.	Come al Tipo IV.	
Rettilinei fra curve di flosso contrario . .	Metri 30.	Metri 25.	Metri 20.	Metri 15.	Metri 10.	

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia a continuare l'esercizio della ferrovia di Biella, la cui relativa Convenzione va a scadere col 31 corrente, fino al 30 giugno dell'anno prossimo, alle medesime condizioni attualmente osservate.

Ci consta che, per disposizione del Ministero dei lavori pubblici, l'Ufficio di direzione dei lavori di costruzione della linea da Novara a Pino, il quale si era in via provvisoria insediato in alcuni locali del palazzo Litta a Milano, venne col giorno 10 corrente installato in modo definitivo in Arona.

Siamo poi lieti di annunciare che, nel breve tempo da che vennero intrapresi gli studii della suddetta linea Novara-Pino, le operazioni già compiute sono tante e di tale importanza, da soddisfare anche le maggiori esigenze; locchè devesi attribuire allo zelo intelligente ed alla solerte alacrità dimostrata da tutto il personale.

Siffatta sollecitudine fu anche constatata dal comm. Imperatori, ispettore del Genio civile, il quale, poco tempo fa, prese cognizione sul luogo delle operazioni sovraindicate.

Il fortissimo movimento di merci a grande velocità, in partenza da Milano verso il centro dell'Italia, in occasione delle Feste di Natale e del Capo d'anno, ha consigliato la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ad attivare un treno esclusivamente destinato al trasporto delle dette merci da Milano a Bologna ed oltre.

L'Amministrazione ritiene che, mercè tale provvedimento, l'eccezionale movimento di merci sovraindicato potrà seguire con quella sollecitudine ed esattezza, che sono giustamente desiderate dal pubblico.

Alle ore 10 antimeridiane d'oggi, in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici dinanzi al Direttore generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Milano avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente, col metodo dei partiti segreti recanti il ribasso di un tanto per cento, al già annunciato incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della nuova Dogana centrale di Milano.

L'ammontare dei lavori posti presentemente in appalto è di L. 517,000.

Nel prossimo numero saremo in grado di annunciare l'esito del detto appalto.

In seguito alle risultanze della effettuatasi gara, si sta in questi giorni stipulando, fra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e la Ditta Dionisio Giovanardi di Modena, il contratto per l'esecuzione dei lavori di costruzione della Stazione internazionale di Ventimiglia.

A proposito dell'accidente ferroviario di Solero, alcuni giornali hanno in questi giorni asserito che il Ministero avrebbe fatto pratiche presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia perchè il danno cagionato dall'incendio del vagone postale venisse risarcito da quell'Amministrazione.

Questa notizia è affatto erronea ed insussistente. L'Amministrazione ferroviaria non ha altro incombente, per quanto riguarda i vagoni dell'Ambulante postale, che quello di verificare che i detti vagoni si trovino in condizioni regolamentari per la loro circolazione, provvedendo pure all'ingrasso delle ruote.

Quanto al riscaldamento ed alla illuminazione interni dei detti vagoni, ciò spetta esclusivamente all'Amministrazione delle Poste. Che se essa ha creduto di prendere particolari disposizioni per mutare il sistema d'illuminazione, è cosa che non riguarda punto le Ferrovie.

Del resto, quanto alle indennità personali dovute pel deplorato accidente di Solero, basta indicarne la cifra già pagata per accertarsi della poca gravità, in confronto di quella che si era voluto far credere. Infatti sappiamo che tutto si ridusse al pagamento di L. 380, comprese L. 80 per una pellicia avariata.

Il nostro corrispondente romano ci comunica pure le seguenti notizie:

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha chiesto al Governo che gli agenti sociali, incaricati del trasporto a domicilio dei gruppi contenenti valori, siano scortati dai Reali carabinieri, in quelle Stazioni che sono lontane dagli abitati; e ciò evidentemente per tutelare il sicuro trasporto a domicilio dei gruppi stessi.

— I signori Grondona cav. Felice ed Alessi avvocato Gio. si sono fatti promotori di un *tramway* a vapore fra Verona-Soave-San Bonifacio-Tregnago; e *con atto regolare*, stipulato coll'Amministrazione provinciale di Verona, hanno convenuto di poter attivare la predetta linea di *tramway*, la quale avrà lo sviluppo di chil. 45. Codesta linea dovrebbe servire a mettere in comunicazione il capoluogo della provincia veronese con diversi importanti Comuni, popolati e produttivi. In conseguenza, i suddetti concessionari inoltrarono domanda al Ministero per poter esercitare con locomotive il *tramway* lungo la indicata linea.

— La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde ha deciso di costruire nella Stazione di Oristano un nuovo fabbricato per viaggiatori sul tipo approvato per le Stazioni di 2ª classe, ed i relativi lavori verranno intrapresi tra breve.

— L'Impresa Mangilli, concessionaria della navigazione sul Lago Maggiore, ha fatto novella istanza al Ministero dei lavori pubblici affinchè venga risolta la vertenza relativa alle riforme da portarsi alle tariffe dei trasporti sul detto lago.

— Con autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, le due Società ferroviarie Meridionali e Romane, per assecondare la domanda fatta dall'Amministrazione provinciale di Caserta, hanno convenuto che i biglietti di viaggio fra Napoli e Caserta e viceversa, rilasciati, sia per la linea Meridionale che per quella Romana, siano validi per viaggiare promiscuamente sopra ciascuna di tali linee.

— Dopo il cambiamento d'orario recentemente avvenuto, si è verificato da qualche volta è mancata la coincidenza a Caserta del treno 131 delle Strade ferrate Romane con quello N. 64 delle Meridionali, e ciò in causa di ritardo considerevole nell'ora d'arrivo a Caserta del primo dei detti treni.

In seguito a reclami sporti dal pubblico e dall'Amministrazione postale per questo fatto, la Società delle Meridionali ha disposto che la tolleranza d'aspetto del treno 64 si spingerà fino a mezz'ora, non potendo acconsentire di più senza turbare il buon andamento dei treni sulla propria rete.

È a desiderarsi che dalla Società delle Romane si pren-

dano opportune disposizioni per ovviare ad ulteriori ritardi, o quanto meno per fare in modo che i ritardi stessi non abbiano a sorpassare i limiti di tolleranza sopraindicati.

L'Amministrazione dell'Alta Italia ha aperto una gara per la fornitura di 24,000 tonn. di carbone francese, delle quali 12,000 grosso ed altrettante minuto. La presentazione delle schede venne fissata pel giorno 27, ed il loro dissuggellamento pel 29 andante mese.

Fu pure indetta pel giorno 26 un'altra gara per la fornitura di circa 135,000 chilog. di rame in piastre, barre e fogli, fissando il giorno 24 per la presentazione delle schede.

Un'altra gara sarà pure tenuta il giorno 31 andante per la fornitura delle molle di sospensione e di trazione, nonchè degli assi montati occorrenti per la costruzione dei 200 carri da merci, stati recentemente aggiudicati alla Ditta Galopin Süe, Jacob e C. di Savona. La presentazione delle relative schede è fissata pel giorno 29.

La massima adottata sulle Strade ferrate in generale, e quindi anche su quelle dell'Alta Italia, di non far durare oltre i dieci minuti i *comporti* dei treni diretti, che attendono altri diretti in coincidenza, non essendo compatibile coi ritardi che si avverano ai confini del Regno, l'Amministrazione delle Ferrovie suddette ha stabilito che d'ora in avanti i convogli diretti delle ferrovie estere verranno attesi indefinitamente alle Stazioni di confine dai convogli corrispondenti delle proprie linee, per far proseguire i viaggiatori rispettivamente sino ad Udine, Verona, Torino e Genova, dove invece i treni coincidenti li attenderanno con *comporti* non maggiori di mezz'ora.

Sappiamo che recentemente il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, nell'intento di rendersi viemmeglio conto del modo con cui procede il servizio ferroviario e delle esigenze del pubblico, si è occupato dei reclami deposti sui libri delle singole Stazioni e dell'evasione data ai medesimi.

Queste speciali indagini si estesero particolarmente ai reclami fatti nei mesi di luglio, agosto e settembre scorsi, nei quali il movimento dei viaggiatori è sempre maggiore, e quindi è pur maggiore il numero dei reclami.

In quel trimestre ascesero a 264 le lagnanze o reclami del pubblico, dei quali 87 furono accolti, e 141 respinti; per la definizione dei rimanenti 36, sono in corso le opportune pratiche.

Siamo lieti di annunziare che il suddetto Consiglio d'amministrazione ha benignamente accolta l'istanza per facilitazioni di trasporti e concessione di locali, avanzatagli dal Comitato promotore in Milano della Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviarii dell'Alta Italia, assicurando in tal modo una prospera esistenza alla Società stessa, con vantaggio delle condizioni economiche del personale ferroviario colà residente.

In relazione a quanto pubblicammo nel nostro numero del 22 ottobre p. p., circa gli studii pei lavori da farsi al lago di Garda, ed a complemento delle notizie dei giornali sulle recenti deliberazioni della Commissione governativa riunitasi in Verona (Vedi più sotto le *Notizie Diverse*), dal signor Mausolo Masnari ci viene oggi comunicata la seguente deliberazione, presa dalla Commissione medesima nella seduta del 6 corrente, circa un progetto d'avviso del defunto ing. Fortunato Masnari, suo padre:

« La Commissione, esaminato il *progetto d' avviso* del « fu ingegnere Fortunato Masnari (presentato a S. E. il « Ministro dei lavori pubblici dal figlio del defunto au« tore), ha riconosciuto che il medesimo contempla due « scopi: l'uno di provvedere allo scarico delle piene del « lago, e l'altro all' irrigazione colle acque del Garda « d'una vasta zona di territorio posto fra il Mincio ed il « Chiese.

« Sotto questo duplice aspetto, la Commissione non « potrebbe ammettere l'opportunità di discutere presen« sentemente le proposte dell'ing. Masnari, inquantochè « *sortirebbe dai limiti assegnati ai suoi studii;* però di« chiara che, qualora si presentasse chi, sostenendo il « concetto del sullodato ing. Masnari e proponendo di at« tuarlo, invocando il concorso del Governo pella parte ri« guardante l'ufficio di scaricatore del nuovo Canale, il « progetto stesso, completato cogli studii e dimostrazioni « necessarie, di cui manca per essere di *semplice avviso*, « potrebbe servire di base per esplicare più dettagliata« mente e concretare un piano di esecuzione da assog« gettarsi alla competente superiore approvazione ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — Nella seduta dell'11 corr., il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera dei deputati il progetto di legge per una nuova proroga dell'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie del Regno.

Costruzioni ferroviarie. — La *Riforma*, dell'11, dice:

Sono sotto stampa i nuovi Capitolati tecnici generali per le costruzioni ferroviarie. Redatti da una speciale Commissione di Ispettori del Genio civile, essi riportarono il voto favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e vennero adottati integralmente dal Ministero. In essi vennero semplificate molte delle disposizioni attualmente adottate, alcune furono addirittura tolte per essersi dimostrate in pratica inutili o dannose, e si aggiunsero infine tutte quelle maggiori disposizioni e cautele, che la lunga esperienza ormai fatta sulle opere pubbliche di conto dello Stato, affidate al Genio civile, ha potuto suggerire per evitare, per quanto possibile, le inutili fiscalità o formalità eccessive, e così i litigi cogli appaltatori e i perditempo tanto esiziali.

Ferrovia Pontassieve-Faenza. — La *Nazione*, del 13, scrive:

Abbiamo da buona fonte che fra qualche giorno si porrà mano ai lavori della strada ferrata Pontassieve-Faenza; le opere incominceranno da quest'ultima città, dirette verso Marradi.

Ferrovia Mestre-Portogruaro — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia*, del 10:

La Sezione governativa pegli studii di dettaglio della detta linea fu costituita con decreto ministeriale 16 novembre p. p. La direzione degli studii e dei lavori è affidata al cav. Giovanni Ponti, ingegnere del Genio civile di Venezia, coll'aiuto dell'ingegnere del Genio civile dott. Marco Saccardo, già addetto alla costruzione delle Calabro-Sicule, e degli ingegneri Giovanni Paolo Costantini di Venezia e Vincenzo Bassini di Bologna. A questi ingegneri è addetto poi un personale di assistenza, disegnatori, ecc.

Ferrovia Palermo-Trapani. — Scrivono da Palermo, 9, alla *Perseveranza:*

Ieri a Mazzara arrivò la prima locomotiva, proveniente da Marsala nella linea ferroviaria Palermo-Trapani. La popolazione era in festa, e la locomotiva fu salutata dall'Inno Reale suonato dalla banda musicale.

Attentato ferroviario. — La sera dell'8 corr. fu commesso un grave attentato. Fu collocato un grosso masso sul binario della ferrovia Palermo-Porto Empedocle, e propriamente nel tratto tra Lercara e Roccapalumba. La macchina, urtandovi, rimase fracassata a metà; ma fortu-

natamente, per la prontezza dei macchinisti, i viaggiatori non patirono alcun danno. Si scoprirà la mano ribalda che compì tale scelleraggine ? Si dubita.

Tramways di Roma. — Il *Diritto* scrive:

In questi giorni è pervenuta al Municipio di Roma istanza per ottenere la concessione per le seguenti due linee di *tramways*, cioè:

Dalla piazza di Santa Maria in Trastevere alla Stazione di ferrovia fuori la porta Portese;

Prolungamento dell'anzidatta linea fino alla piazza di San Pietro in Vaticano.

La Giunta ha sottoposto la domanda al Consiglio.

Il Consiglio se ne occuperà in una delle prossime sedute.

Tramways di Firenze. — Leggesi nella *Nazione* di ieri:

Sappiamo che la Società dei *tramways* di Firenze fra otto giorni metterà mano ai lavori di proseguimento della linea nella direzione di Prato, ed eseguirà subito pure quelli della linea di Sesto, che le venne concessa dalle Autorità provinciali. La Società condurrà in tal guisa contemporaneamente questi due lavori, che daranno pane a molti operaj in questa rigida stagione. Così, procurando un benefizio alle classi povere dei nostri dintorni, la Società riuscirà a completare le sue linee, per averle in esercizio nella prossima primavera. A tale effetto, giunse già a Livorno un carico di rotaie e di altri oggetti per avviare le linee; sono in via dalla Svizzera altre due macchine a vapore, e si lavora al Ponto alle Mosse per erigere gli stanzoni per le carrozze e per le macchine a vapore.

Tramway Novi Ligure-Ovada. — Scrivono alla *Gazzetta del Popolo*, del 13:

La guidovia a vapore da Novi Ligure ad Ovada, che fu per tanto tempo una fra le più vive aspirazioni di questa popolazione e della valle dell'Orba, sta per essere un fatto compiuto.

Oggi il Comitato ha concluso col signor Luigi Della-Beffa, già concessionario di altri importanti *tramways* a vapore, un atto che assicura la costruzione e l'esercizio della linea. Noi siamo certi che, per quanto dipenderà dai Comuni interessati, non che dalla Provincia e dal Governo, nulla si ometterà per affrettare il compimento di un'opera tanto utile per i nostri paesi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 4.10, dal lato di Airolo m. 28.50; in totale m. 32.60, cioè m 4 65 in media giornaliera. -- Terreno tenero a Göschenen; armatura difficile.

Restano da perforare m. 463.70.

Ferrovie svizzere. — Il Tribunale federale ha condannato la Città di Winterthur a pagare alla massa della Ferrovia Nazionale in liquidazione la somma di fr. 18.519.05 sui fr. 60,000, che la detta Città aveva assegnati nell'anno 1874 per completare la dimostrazione finanziaria per la sezione occidentale di detta ferrovia, ossia una somma pari a quella che realmente era necessaria sui fr. 60,000 per poter presentare la dimostrazione finanziaria. Una minoranza del Tribunale voleva che Winterthur fosse tenuta a pagare l'intiera somma di fr. 60,000 alla massa.

L'altro punto del ricorso di Winterthur, di computare in questa somma l'importo degli interessi delle Obbligazioni che la Ferrovia Nazionale deve alla Città, venne dal Tribunale federale scartato.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie dell'Est ad aprire all'esercizio, col giorno 15 corr., il tronco da Onville a Thiaucourt, della lunghezza di 11,293 m.; e col giorno 22, la linea da Vézelise a Mirecourt, della lunghezza di 24,113 metri.

Lo stesso Ministro ha pure autorizzato la suddetta Compagnia ad aprire all'esercizio la linea da Montmédy alla frontiera belga, a partire dal giorno del compimento della linea belga da Virton alla frontiera francese. La nuova linea è lunga 2,498 m.

— Il rapporto presentato da Wilson alla Camera dei deputati circa il riscatto della ferrovia d'Orléans conchiude per l'approvazione. Tale riscatto si farebbe mediante un'annualità, che la Compagnia impiegherebbe a servizio dei suoi titoli. Quest'annualità permetterebbe di assicurare, come pel passato, il servizio delle Obbligazioni, e di dare alle Azioni un dividendo eguale a 5 fr., preso dal dividendo attuale.

Il citato rapporto è ora all'esame della 2ª Sottocommissione per l'esercizio delle ferrovie.

— Lo stesso Wilson ha presentato alla Camera, a nome della Commissione del bilancio, il rapporto circa l'apertura d'un credito di fr. 600,000, destinato alle esplorazioni ed agli studii relativi alla ferrovia trans-sahariana.

Disastro in Francia. — Un uragano di neve fu, in questi giorni, causa di un grave disastro in Francia. Dai giornali parigini ricaviamo questi particolari:

A circa 150 metri al di là della Stazione di Bondy, si trova un altipiano ristretto; a destra ed a sinistra si stendono immense praterie coperte dalla neve. Non alberi, non prominenze, un deserto di neve. A questo punto comincia una costa assai ripida. È là che accadde il disastro. Si vedono quattro vagoni sulla via ferrata, sfondati, spezzati, senza ruote, mezzo nascosti dalla neve, che ha 70 centimetri d'altezza.

Poi in un mucchio le reliquie della vettura che ha maggiormente sofferto: un vagone di 2.a classe, di cui non rimane in piedi che un asse. È una scena straziante Tutto intorno a questi terribili trofei, vaste impronte di piedi nella neve. Il treno di Bondy aveva subito un gran ritardo in causa della neve. Il capo-stazione era perplesso; tutte le comunicazioni erano interrotte. Mentre stava pensando sul da farsi, soppraggiunse il treno diretto. Fu un urto spaventevole e le prime cinque vetture prese in mezzo furono schiacciate. Le altre furono più o meno danneggiate.

Presto presto vennero raccolti i feriti e portati alla Stazione di Bondy. Uno rimase morto sul colpo, un altro ebbe fratturate ambedue le gambe; altre cinque persone rimasero gravemente ferite; parecchi sono i contusi e i feriti leggermente.

Ferrovie austriache — Negli Ufficii del Ministero della guerra, a Vienna, fu elaborato un progetto per il compimento della ferrovia Brood-Serajewo, mediante la costruzione del tronco Zenica-Serajewo. Il progetto verrà sottoposto al Governo centrale ed ai Governi delle due parti della monarchia; e se questi fattori l'approveranno, esso verrà presentato alle Camere della Cis e della Transleithania fra brevissimo tempo. Se le cose vanno bene, ancora nella ventura primavera verranno incominciati i lavori, e prima della fine dell'anno prossimo sarà possibile recarsi a Serajewo in ferrovia.

Ferrovie tedesche. — La Camera dei deputati, nella seduta del 9 corr., discutendo in seconda lettura il progetto per il riscatto delle strade ferrate, approvò, con 226 voti contro 155, il paragrafo 1°, il quale autorizza il Governo ad assumere l'amministrazione e l'esercizio delle strade ferrate di Magdeburgo, di Halberstadt, dell'Annover, di Altenbecken, di Berlino, di Stettino e di Colonia.

Il detto progetto venne poi approvato definitivamente alla terza lettura nella seduta del 12.

— Tra le condizioni poste dalla Commissione parlamentare del Landtag, come garanzie contro eventuali abusi del monopolio governativo (condizioni che il Governo ha pienamente accettate), essa ha chiesto che, dopo aver dedotte dalle rendite tutte le spese d'amministrazione e d'esercizio, i sopravanzi attivi siano destinati:

1. A pagare gli interessi del debito, di cui lo Stato si aggrava in seguito al riscatto.
2. A formare un fondo di riserva, che serva a garantire le Obbligazioni che si assume lo Stato.

3. Il Governo è obbligato ad inscrivere nel bilancio, che verrà sottoposto al Parlamento, uno specchio delle tariffe di trasporto viaggiatori e merci per le linee da lui esercitate.

4. Esso sottoporrà inoltre al Parlamento, al più presto possibile, un progetto di legge, che istituisca un Comitato centrale delle ferrovie e dei Consigli dipartimentali. Questi ultimi saranno composti di rappresentanti del commercio, dell'industria e dell'economia agricola e forestale, nominati dal Ministro dei lavori pubblici su proposta dei Consigli provinciali. Il Comitato centrale si comporrà di un presidente nominato dall'Imperatore; di 4 membri scelti rispettivamente dai Ministri dei lavori pubblici, del commercio, delle finanze e dell'agricoltura; di tre membri di ciascuna delle Camere del regno, che rimarranno in carica per una sessione, e di tre membri per ogni provincia eletti dai Consigli dipartimentali tra gli industriali, i commercianti e gli agricoltori della provincia.

Il Comitato centrale ed i Consigli dovranno riunirsi almeno una volta per trimestre.

— La riunione generale degli azionisti della ferrovia di Potsdam, accettò a grande maggioranza, il contratto col Governo per la vendita della ferrovia. Il contratto sarà presentato alla Dieta prima del maggio 1880.

— Il ministro Maybach ha deciso che Francoforte sul Meno avrà una grande Direzione generale delle ferrovie, ed ha ordinato che sia posto mano subito alla costruzione della Stazione centrale.

Ferrovie bavaresi. — Scrivono da Monaco, 11, alla *Perseveranza*:

Alle nostre Camere fu presentato dal Ministro delle finanze il bilancio delle nostre ferrovie, ch'è di 83,152,623 marchi, con un importo di spese d'amministrazione di 51,606,547 marchi; così che havvi una rendita netta di 31,551,076 marchi. S'intende che con questa rendita si dovranno pagare i *coupons* delle Obbligazioni emesse per la costruzione e la compra delle nostre ferrovie; ma ciò non pertanto, siccome il Governo non paga ai possessori delle Obbligazioni ferroviarie che il 4 per 100, così è chiaro che gli resterà sempre un vantaggio. Se anche non gli restasse, il Governo è sempre in guadagno, calcolando che in questo conto non entrano le spese per trasporti militari, delle poste e di quanto occorre per la Corte.

Ferrovie di Rumania. — Nella seduta del 10 corr., la Camera dei deputati ha adottato, con 75 voti contro 1 e 6 astensioni, il progetto di riscatto delle ferrovie. Fu adottato anche un emendamento del deputato Pherekides, pel quale fu stabilita la sede dell'Amministrazione a Bucarest.

— Un dispaccio da Bucarest, in data del 10, reca che la legge sul riscatto delle ferrovie, votata dalla Camera, non modifica menomamente la parte finanziaria del progetto; all'opposto, i deputati insistettero affinchè, come compenso ai sacrificii fatti, la sede della Società venga trasferita al più presto a Bucarest.

— A questo proposito, la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* scrive:

Sembra incredibile che una disposizione fondamentale del trattato, della cui importanza il Ministro rumeno, il quale assistè qui alle trattative, dev'essere perfettamente informato, possa venire abbandonata, mentre a Bucarest non si devono ignorare le conseguenze che dovrebbe inevitabilmente avere un simile voto.

Ferrovie della Serbia. — Questo Principato ha intrapreso negoziati colla Sublime Porta per congiungere le proprie ferrovie con quelle della Turchia.

Ferrovie turche — Il Sultano ha dato la sua adesione al trasferimento a Vienna della sede della Società per l'esercizio delle ferrovie ottomane, e la costituzione della Società avverrà quindi nel corrente mese.

Disastro in America — Nel passaggio sotterraneo num. 3 della ferrovia a sezione ristretta tra San Josè e Santa Cruz, in California, occorsero nel mattino dell'8 corrente, tre esplosioni successive di gaz idrogeno carburato, che causarono la morte a 30 Chinesi ed a due bianchi. Il tunnel è così pieno di gaz, che per parecchi mesi nessuno oserà andar in cerca dei cadaveri.

Notizie Diverse

Lavori straordinarii ai porti. — Nella seduta del 13 corr., la Camera dei Deputati prese a discutere il progetto di legge per spese straordinarie per opere marittime in alcuni dei principali porti del Regno. Di questo progetto di legge, che stanziava la spesa di 25,270,500 lire per l'eseguimento delle opere marittime nei porti indicati nell'articolo primo, abbiamo già parlato altre volte.

Aperta la discussione generale, l'on. *Minich* fa qualche raccomandazione ed osservazione nell'interesse del porto del Lido di Venezia.

Umana fa raccomandazioni circa al porto di Terranova, e svolge considerazioni intorno alla classificazione generale dei porti italiani, in rapporto allo sviluppo della viabilità e dei commerci.

Cocco-Ortu fa pure delle raccomandazioni circa ai porti della Sardegna.

Grimaldi crede che questo progetto non sia l'ultima parola sulla questione dei porti. Il Ministero studierà e presenterà certamente proposte per altri porti, compreso quello di Cotrone, che l'oratore raccomanda caldamente.

Della Rocca parla per raccomandare i lavori del porto di Napoli.

Garau eccita il Ministro ad occuparsi dei bisogni del porto di Alghero.

Baccarini (ministro) assicura i preopinanti che terrà conto delle loro raccomandazioni e dei loro eccitamenti. Presenterà quanto prima un nuovo progetto di legge.

Omodei raccomanda il porto d'Augusta.

Damiani (relatore) assicura i preopinanti che la Commissione è pur di parere che altri provvedimenti sieno necessarii pei porti del regno.

Minich svolge un suo ordine del giorno, con cui si invita il Ministro a far esaminare da Corpi tecnici la questione da lui trattata, relativa al porto di Venezia; ma poi lo ritira, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministro e della Commissione.

Il *Presidente* mette poscia ai voti il seguente ordine del giorno della Commissione, accettato dal Ministero:

« La Camera invita il Ministero:

« 1° A studiare ed a proporre le disposizioni legislative che convenga di sostituire a quelle ora vigenti per autorizzare lo Stato e gli enti morali interessati a costituire, mediante sopratasse od anche altrimenti, fondi speciali da erogarsi nell'ampliamento e miglioramento dei porti, nei quali siano riscosse;

« 2° A fare gli studii occorenti per determinare se, per ridurre e mantenere a profondità normale i porti, convenga meglio, tenuto conto delle condizioni della finanza pubblica e della spesa che sarebbe necessaria, di provvedervi con escavazioni ordinarie ovvero straordinarie, e quali somme dovrebbero, nell'un caso o nell'altro, iscriversi annualmente nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici;

« 3° A presentare entro l'anno 1880 un progetto di legge per recare alla vigente classificazione dei porti quelle modificazioni ed aggiunte che le mutate condizioni del commercio e della viabilità nelle provincie in cui si trovano avessero rese necessarie ».

È approvato dalla Camera.

— Continuandosi poi, nella seduta del 15, la discussione degli articoli della suddetta legge, si rivolsero al Ministero nuove raccomandazioni per il miglioramento e la sistemazione di diversi porti, cioè: da *Mazzarella* per quello di Gallipoli, da *Ponsiglioni* per quello di Cagliari, da *Elia* per quello di Ancona, da *Venturi* per quello di Civitavecchia, da *Favara* per quello di Borgo-Palo, da *Sforza Cesarini* per quello di Anzio, da *Ferrini* per quello di Talamone.

Ferrini, Elia e Ponsiglioni presentano anzi speciali ordini del giorno; ma, in seguito alle spiegazioni del relatore Damiani ed alle dichiarazioni dei ministri Baccarini

ed Acton, Ferrini ed Elia desistono dalle loro proposte. È però approvato l'ordine del giorno Ponsiglioni, accettato dall'on. Baccarini, che invita il Ministero ad ordinare nuovi studii sulla utilità di costruire un molo orientale nel porto di Cagliari.

Approvasi poi l'articolo primo come ora è proposto dal Ministero e dalla Commissione, ed in conseguenza la detta legge, colla diminuzione dello stanziamento da L. 25,270,500 a 24,330,000.

L'articolo secondo e l'annessa tabella delle opere marittime da eseguirsi viene pure approvato, conforme alle modificazioni introdottevi dal Ministero e dalla Commissione, dopo le istanze dirette al Ministro da Chimirri, Maurogònato, Zanolini e Venturi, e le dichiarazioni fatte dal Ministro stesso.

I restanti articoli, contenenti l'iscrizione delle quote dovute dagli enti morali cointeressati e la facoltà del Governo di esonerare il Municipio di Licata dal concorso, purchè rinunci al suo diritto sulle opere già eseguite, sono approvati senza contestazione.

Proclamatosi infine lo scrutinio della legge posta in votazione, essa risulta approvata.

Lavori del Tevere. — Leggiamo nella *Nazione*:

Avendo la Direzione generale delle opere idrauliche, presso il Ministero dei lavori pubblici, compilato il progetto di una nuova inalveazione del Tevere attraverso i Prati di Castello, dalla risvolta delle Farnesine a valle di Ponte Milvio, fino a quella di Santo Spirito a valle di Ponte Olio, compresa la sistemazione del successivo tronco di alveo fino al ponte di San Giovanni dei Fiorentini, che si propone allo scopo di preservare la città di Roma dai danni delle allagazioni di detto fiume, ha richiesto anche il parere del Collegio degli architetti ed ingegneri di Firenze.

Ora il Comitato direttivo, in adempimento al voto emesso dal Collegio suddetto nell'adunanza del 30 novembre decorso, ha nominato una Commissione composta dell'ingegnere Cipolletti, cav. ing. Leopoldo Micotti, comm. ingegnere Giovanni Pini, ing. Giovanni Vantini, ed ing. Filippo Venerati, perchè prenda in esame il progetto e riferisca in proposito.

— Ad onta dei sinistri pronostici di alcuni giornali, la ultima piena del Tevere non ha fatto alcun danno ai lavori in corso, e gli appaltatori hanno perduto tutt'al più qualche palanca.

Da qualche giorno, i lavori sono stati ripresi su tutta la linea; e il Prefetto di Roma, con recente decreto, ha ordinato la immediata occupazione di parte della casa di proprietà del sig. Gioachino Mangani, sita in via della Lungarina dal n. 50 al 54, essendo necessario di demolirla per la sistemazione della sponda destra del fiume.

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nella *Libertà*, del 14:

Pochi sono i cittadini che, con questi freddi, si risolvono a passeggiare nei Prati di Castello; pochi quindi hanno potuto vedere quello che si fa dall'altra parte del Tevere. Senza parlare del nuovo grandissimo Politeama, che si vede benissimo da Ripetta, senza bisogno di passare il ponte; al di là, dunque, si è cominciata la costruzione di tre palazzi, che mediante cortili saranno riuniti in un solo fabbricato. Questo fabbricato rimane isolato da quattro larghe e comode strade, che saranno ben presto selciate, ed una delle quali porta il nome di *Via Odescalchi*.

È bene che si sappia che sono i due fratelli Baldassare e Ladislao Odescalchi, i quali, sebbene possedano uno dei migliori e storici palazzi di Roma, per promuovere lo sviluppo e la fabbricazione in quel quartiere e dare lavoro a molti operaj, hanno cominciato a dare il buon esempio, costruendo a loro spese questi tre palazzi. Autore di questo progetto è l'architetto Fontana, per cui possiamo sperare di veder sorgere in Prati tre edificii del massimo buon gusto artistico.

Si calcola che i signori Odescalchi non spenderanno meno d'un milione, e che occorreranno due anni per terminare i lavori.

Segnalando questo fatto al pubblico, non abbiamo bisogno di far l'elogio dei fratelli Odescalchi.

Commissioni parlamentari — La mattina dell'11 corr. si sono riuniti gli Ufficii per condurre a termine l'esame dei progetti di legge concernenti la Convenzione colla Compagnia *Eastern Telegraph*, per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra le isole di Sicilia e Lipari; e l'altra colla Società inglese Peninsolare ed Orientale per un regolare servizio di navigazione a vapore tra Venezia e Brindisi, in coincidenza coi servizii per Alessandria d'Egitto.

Le Giunte sui detti progetti di legge rimasero composte: per il primo, degli on. Florena, Favara, Berti Domenico, Filì-Astolfone, Romeo, Mancardi, Billia, Brunetti e Garibaldi Menotti; e per il secondo degli on. Costantini, Del Zio, Varè, Cocco-Ortu, Maurogònato, Maldini, Morini, Toaldi e Antongini.

E la prima di tali Commissioni ha nominato a suo presidente l'onorevole Favara, a segretario relatore l'onorevole Billia; la seconda ha nominato presidente l'on. Maurogònato, segretario l'onorevole Oliva, e relatore l'on. Maldini.

Consiglio superiore delle miniere. — Sotto la presidenza dell'on. Sella, vice-presidente, si è riunito martedì mattina, al Ministero del commercio, il Consiglio superiore delle miniere. Trovandosi all'ordine del giorno la questione relativa alla miniera di Monteponi in Sardegna, l'on. Miceli, ministro del commercio, è intervenuto in seno del Consiglio, ed assumendone la presidenza, ha assistito alla importante discussione, la quale, sospesa nell'adunanza della mattina, doveva essere ripresa alla sera.

Il lago di Garda. — La Commissione governativa e delle provincie di Verona, Brescia e Mantova, delegata a studiare i mezzi per abbassare il livello del Garda che minacciava i paesi riviereschi, ha ultimato i propri lavori. Fu suo relatore il prof. Carli, e le proposte de essa fatte si riassumono così: Espurgo dell'alveo del Mincio, scavo dei dossi e degli inghiaiamenti, che ne restringono o allargano il letto, estirpazione delle palizzate all'imbocco del Mincio e lungo l'alveo — rimozione delle impalcature e palizzate sotto il ponte dei Voltoni — trasformazione delle Pesche, levando gli ostacoli alla corrente d'acqua — demolizione del Molino Campostrini — sistemazione del Passo del Principe pel libero funzionamento del medesimo. Tutto ciò sotto condizioni lungamente particolareggiate nella Relazione.

La Provincia di Mantova (che faceva opposizione a questi lavori per timore che l'accresciuto volume d'acqua del Mincio portasse danno alla città ed ai paesi che stanno presso alla foce di quel fiume) mandò gli ingegneri Martinelli, Menini e Bossatti in seno alla Commissione medesima a tutelare i suoi interessi. Eglino accettarono le transazioni proposte come sopra, e la *Gazzetta di Mantova* afferma che tutelarono egregiamente gli interessi mantovani.

Studii sulle Bonifiche. — Riferiamo di buon grado dal *Diritto* il seguente cenno bibliografico, trattandosi di un'opera veramente importante ed utile nelle condizioni attuali d'Italia:

Ci è pervenuto il primo volume di un'opera dell'ingegnere Filippo Giordano: *Sulle più importanti bonificazioni d'Italia, delle leggi che le governano e dei nuovi progetti di legge* (Napoli, Stabilimento tipografico dell'Unione, 1879).

Il lavoro, nuovo nel suo genere, come si vede dalla stessa enunciazione, è di generale interesse pel nostro paese, e più specialmente per la provincia di Capitanata, in cui l'autore ha speso ben 15 anni nelle opere di bonificamento.

Questo primo volume tratta delle più importanti bonificazioni d'Italia, sia fatte dallo Stato, che dai privati; e qui, con dati ufficiali e di fatto, l'autore dimostra come l'azione delle private associazioni riesca assai meglio, pel risparmio maggiore di tempo e di denaro. Parlando delle leggi che governano le bonificazioni in Italia, il Giordano ne dimostra l'insufficienza, e paragona le nostre a quelle

della Francia e dell'Inghilterra, le quali nazioni presero con loro vantaggio la sostanza della loro legislazione sulle bonifiche da quella *Italica*, dalla stessa Italia ripudiata. I varii progetti di legge presentati all'approvazione del Parlamento italiano sono tutti dall'autore esaminati a fondo, e quello sulle bonifiche del Devincenzi è chiaramente dimostrato il migliore.

Havvi anche un progetto di legge dello stesso Giordano, bene esposto ed informato ai principii che debbono regolare un libero Stato. A questo primo volume è unito pure un rendiconto tecnico-economico dei lavori dall'autore diretti e compiuti; ed è questo un documento assai istruttivo e pregevole, sia dal lato tecnico quale guida sicura per consimili lavori, sia dal lato amministrativo per la franchezza ed il modo esplicito con cui è svolta la questione delle bonifiche.

Nel secondo volume, in corso di stampa, l'autore promette di trattare dei due vasti bonificamenti necessarii a farsi nella Capitanata, del lago Salpi cioè e della valle del Candelaro-Cervaro, da lui accuratamente studiati. Con queste due bonifiche si redimerebbero dodici mila ettari circa di terreni fertilissimi, che ora marciscono, infettando l'aria di oltre sessantamila ettari di terreno circostante.

L'interesse di quest'opera è tale, che da essa stessa si raccomanda, poichè la questione di cui tratta è di vera e stringente attualità per noi Italiani.

I frutti raccolti dalla lunga esperienza e dal non comune ingegno del Giordano lo incoraggiarono alla pubblicazione di questo suo libro, che incontrerà, siamo certi, il favore delle persone più competenti in simile materia.

Le Officine di Savigliano. — La *Gazzetta del Popolo* dice che il 14 corr., in una sala dell'*Hôtel d'Europe* in Torino, si stipulava un atto di non poca importanza per la industria di queste provincie.

Il cav. Villa e il cav. Alberti, rappresentanti del Municipio di Savigliano, firmarono col rappresentante del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia il contratto, in forza del quale si affittano per cinquant'anni al Comune di Savigliano i locali delle officine ferroviarie addette a quella Stazione.

Grazie a tale Convenzione, dovuta specialmente alle insistenze del benemerito deputato Sperino e alle facilitazioni accordate dal ministro Baccarini, noi speriamo si potrà fra non molto aprire a Savigliano una delle più grandi officine per costruzione di materiale ferroviario.

— Annunciata per telegrafo al ministro Baccarini la stipulazione dell'atto suddetto, il Ministro stesso ha immediatamente risposto congratulandosi colla industria saviglianese.

Nuovi ingegneri civili. — Nella sessione di ottobre e novembre dell'anno corrente, i giovani, qui appresso nominati per ordine di merito, ottennero, presso la R. Scuola di applicazione per gl'ingegneri in Roma, il diploma d'ingegnere civile:

Allievi Lorenzo, Torricelli Giacomo, Coletta Giuseppe, Manassei Alberto, Grigolatti Arturo Corrado, Baravelli Giulio Cesare, Calapai Stagno Giulio, Donadio Edoardo, Conti Giovanni, Castelli Torello, Sandrelli Alessandro, Ceci Pietro di Giuseppe, Rebaudi Vittorio, Giunta Francesco, Sardi Prospero, Tittoni Tito, Ceribelli Francesco, Mutti Emilio di Domenico, Pietromarchi Francesco.

Il movimento finanziario e commerciale in Italia si accresce, checchè se ne dica, di anno in anno. Ce lo provano le statistiche, e ce lo dimostra anche la diffusione grandissima che, in poco tempo, ha preso il periodico **La Finanza** di Milano, il quale si dedica esclusivamente alle questioni economiche. La Direzione di quel giornale ci scriveva giorni sono: « Nessuno meglio di noi può sapere quanto l'Italia laboriosa sia differente dall'Italia politicante e parolaia ».

Casse postali di risparmio. — Il *Diritto* annuncia che la Direzione generale dei telegrafi ha prese due buone deliberazioni:

I. Di far depositare nelle Casse postali di risparmio le somme che essa ritiene sulla retribuzione dei suoi fattorini, allo scopo di costituire loro un fondo di previdenza.

II. Di fare convertire in libretti delle Casse postali di risparmio le gratificazioni che essa accorda al suo personale inferiore ai capi-squadra, cioè: guardafili, uscieri, ecc. A questi libretti saranno applicate le stesse norme già adottate pei libretti degli agenti del macinato, per gli operaj delle sussistenze militari e per quelli dei maestri elementari.

— La Direzione generale delle Poste ha dichiarato che il titolare d'un libretto di risparmio, quando abbia ritirato l'intiero capitale e voglia estinguere il libretto, può delegare una terza persona per la riscossione degli interessi.

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Spedizioni di piccoli colli a grande velocità

Allo scopo di viemmeglio assicurare il pronto ricapito dei colli, che si spediscono in occasione delle *feste Natalizie* e di *Capo d'anno*, e per ovviare alle giacenze, che necessariamente si verificano quante volte gl'indirizzi vengano a staccarsi nelle manipolazioni lungo il viaggio (come non di rado avviene), si raccomanda, nell'interesse stesso delle parti:

Che ogni collo sia munito esteriormente di due indirizzi solidamente attaccati all'imballaggio in due punti diversi;

Che nell'interno di ciascun collo sia posto un indirizzo sciolto, il quale, aprendosi il collo in caso di smarrimento dei primi, possa servire di norma nella consegna.

Milano, 10 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Importazione del bestiame nella Svizzera

Si porta a conoscenza del pubblico che il Consiglio Federale Svizzero ha disposto che, fino ad avviso contrario, il bestiame proveniente dall'Italia sia direttamente, sia per la via del Cenisio, in transito della Francia, non possa essere introdotto in Isvizzera, se le spedizioni non sono accompagnate da un certificato di sanità rilasciato dalle Autorità competenti, constatante che gli animali provengano da località non infette da epizoozia.

Quando poi il bestiame, dal luogo del rilascio di tale certificato per essere condotto alla Stazione ferroviaria di partenza, avesse dovuto attraversare a piedi altre località, occorrerà perchè esso possa essere introdotto nella Svizzera, che la spedizione sia corredata d'altro consimile certificato, constatante che anche il territorio attraversato non era infetto da epizoozia.

La data di tali certificati non dovrà essere anteriore di sei giorni a quella della loro esibizione.

L'Amministrazione delle Strade ferrate declina fin d'ora ogni e qualunque responsabilità per le conseguenze che potessero derivare dalla mancanza od irregolarità di tali certificati, spettando unicamente ai mittenti il provvederseli secondo le prescrizioni.

Milano, 10 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Servizio cumulativo italo-francese

Si previene il pubblico che *la carne macellata o da salumi fresca*, in spedizioni superiori a 3 chilogrammi ciascuna, e quella *salata od affumicata* in spedizioni superiori ai 5 chilogrammi ciascuna, in seguito a disposizione del Prefetto di Polizia di Parigi, non potranno essere introdotte in quella città senza essere state preventivamente sottoposte alla visita degli Ispettori specialmente incaricati di questo servizio.

Simili spedizioni dovranno essere condotte, a spese del destinatario, sotto scorta delle Guardie daziarie di Parigi, al più vicino ammazzatojo pubblico, oppure al padiglione N. 3 dei Mercati centrali (*Halles Centrales*).

Le Strade ferrate Parigi-Lione al Mediterraneo, pertanto, non *trasporteranno più a domicilio in Parigi* le spedizion

di carni sottoposte alla visita, se non saranno indirizzate dai mittenti direttamente al padiglione Num. 3 dei Mercati centrali al nome di uno degli Agenti incaricati *(facteurs aux Halles Centrales)*.

Ogni altra spedizione contenente carni fresche, salate od affumicate in quantità maggiore delle sopraindicate, non sarà accettata per l'invio a Parigi, che *fermo in Stazione.*

Milano, 10 dicembre 1879.

La direzione dell'Esercizio

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Bene tenuti, nella scorsa settimana, i valori ferroviarii, in special modo le Azioni della Società delle Meridionali, le quali diedero luogo più del solito a transazioni, a principio al prezzo di 418, e poi a 425 con ottima tendenza. Le Obbligazioni relative stazionarie a 285; i Boui da 601 a 602.

Così le Sarde, della serie A, trovarono compratori a 291.50 e a 292,50; quelle della serie B, a 295 e 296; le nuove, a 268 e 270.

Le Pontebbane ferme sul 444; l'Alta Italia rimaste tra il 298.75; le Centrali Toscane sul 458; le Azioni Ferrovie Romane deboli a 142 e 140.

A Parigi, le Lombarde, piuttosto fredde, si tennero tra il 180 al 177; le Obbligazioni tra il 264 al 262; le Vittorio Emanuele da 265 scesero a 262. Le Romane, con poche richieste, rimasero a 122 e 120; le Obbligazioni a 317 e 318.

Avvisi d'Asta

Il 22 corrente, presso la Sottoprefettura di Viterbo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada comunale obbligatoria, che da Proceno conduce al confine della provincia di Grosseto, della lunghezza di m. 5,102.61, per la presunta somma di L. 23,231.95. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale della Toscana, della lunghezza di m. 21,513, per il presunto annuo canone di L. 19,168.26. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1888. Deposito interinale L. 8000 in numerario o biglietti bancarii; cauzione definitiva L. 15,000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione delle strade provinciali, da Savona ad Acqui e da Piana ad Alba, della lunghezza di m. 28,980, per il presunto annuo canone di L. 11,500. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 8000, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada del Litorale di ponente, circondario di Genova, della lunghezza di m. 17,048, per il presunto annuo canone di lire 21,000. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 7000; cauzione definitiva L. 15,000, come sopra.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di miglioramento nell'Ospedale militare divisionale in Torino, per il presunto importo di L. 18,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 1800 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di S. Costantino Albanese, che dall'abitato mena all'incontro colla strada mulattiera verso Francavilla, della lunghezza di 4710.74, in diminuzione della somma di lire 59,212.76, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di precisione di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 4 macchine da tagliare e strozzare dischi metallici, con 8 banchi e 4 puleggie, per il presunto importo di L. 10,000. Fornitura entro 70 giorni. Deposito cauzionale L. 1000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del R. Museo industriale italiano in Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ristauro nel Gabinetto e Laboratorio di chimica industriale, per il presunto importo di L. 10,813.12. Lavori da eseguire ripartitamente in tre anni. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione dalla strada comunale obbligatoria da Aidone a Mirabella Imbaccari, della lunghezza di m. 7957.17, in diminuzione della somma di L. 75,703.84, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 8400 in numerario o rendita D. P., oltre L. 300 per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto del ristauro delle murature esterne del molo militare di Napoli e rifioritura della scogliera del molo medesimo, nonchè della diga nel seno del Molosiglio, per la presunta somma di L. 416,400. Lavori da eseguire entro 400 giorni. Deposito cauzionale L. 70,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'arsenale di costruzioni di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura in 3 lotti: 1° di tonn. 50 di litantrace magro per l'importo di L. 2000; 2° di tonn. 280 di litantrace grasso per l'importo di L. 14,560; 3° di chil. 900 d'olio d'oliva fino (per macchine) per l'importo di L. 1440. Consegna del 1° lotto entro 40 giorni, del 2° entro 60, e del 3° entro 50. Deposito cauzionale L. 300 pel 1° lotto, L. 500 pel 2°, e L. 900 pel 3°, in contanti o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di miglioramento nelle Caserme S. Celso e S. Daniele in Torino, per il presunto importo di di L. 9000. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 900 in contanti o rendita D P.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Verona, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei *lavori di* rialzo-ingrosso di banca e sottobanca a robustamento dell'argine sinistro di Adige, nella località detta Volta Brazzetto Inferiore (Comune di Terrazzo), in diminuzione della somma di L. 48,130.88, così ridotta pel ribasso già offerto. Deposito interinale L. 3000.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura d'Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del tronco della strada provinciale, dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena, della lunghezza di m. 20,315, in diminuzione della somma di L. 165,355.80, così ridotta pel ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale lire 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

PRESTITO MUNICIPALE
DELLA
CITTÀ DI CALTANISSETTA

GARANTITO
CON PRIMA IPOTECA E CESSIONE DI RENDITA

SOTTOSCRIZIONE PUBBLICA

nei giorni **17**, **18**, **19** e **20** dicembre 1879
alle ultime

900 Obbligazioni ipotecarie di lire 500 ciascuna

fruttanti *25* lire all'anno e rimborsabili alla pari

Interessi e Rimborsi esenti da qualsiasi ritenuta

pagabili in Roma, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Firenze, Genova, Venezia, Verona e Bologna

Queste *900* Obbligazioni CALTANISSETTA con godimento dal 15 dicembre 1879 vengono emesse a L. 405 — che si riducono a sole Lire 391.50 pagabili come segue:

L. 50.— alla sottoscrizione dal 17 al 20 dicembre 1879
» 50.— al reparto
» 100.— al 1° gennaio 1880
» 100.— al 15 » »
L. 105.— al 31 » »
meno » 13.50 per interessi anticipati dal 15 dicembre 1879 al 30 giugno 1880 che si computano come contante.
» 91.50
Tot. L. 391.50

Chi verserà l'intero prezzo all'atto della sottoscrizione godrà un ulteriore bonifico di L. 2 e pagherà quindi sole L. 389.50 ed avrà la preferenza in caso di riduzione.

GARANZIA SPECIALE

Il Municipio di Caltanissetta ha garantito il pagamento degli interessi ed il rimborso delle sue Obbligazioni:

VINCOLANDO tutti i suoi beni e tutte le sue entrate risultanti dal Bilancio.

ASSEGNANDO e costituendo a pegno le rendite del grande acquedotto.

IPOTECANDO le sorgenti e l'acquedotto.

Questa ipoteca è stata iscritta all'Ufficio di Conservazione delle Ipoteche di Caltanissetta al N. *26189* Vol *82* del Registro particolare.

CALTANISSETTA, città di circa 28,000 abitanti, è la principale nel centro della Sicilia. — Le sue condizioni finanziarie sono ottime — le industrie sono in progressivo sviluppo — il bilancio è in perfetto pareggio, sebbene sia in esso tenuto conto di quanto deve pagarsi pel servizio del Prestito.

Osservazione di confronto

Con L. *389.50* impiegate nell'acquisto delle Obbligazioni Caltanissetta si ottiene l'annua rendita di L. *25* nette di ricchezza mobile. — Per avere lo stesso reddito in rendita italiana — attesa la ritenuta per l'imposta — bisogna spendere L. *525* — ossia quasi *140* Lire di più.

NB. Presso Francesco Compagnoni di Milano trovasi ostensibili gli atti ufficiali comprovanti la perfetta legalità e le garanzie del presente Prestito.

La sottoscrizione Pubblica è aperta nei giorni *17*, *18*, *19*, e *20* Dicembre 1879.

In CALTANISSETTA presso la Tesoreria Municipale.
In MILANO presso Compagnoni Francesco.
In NAPOLI presso la Banca Napoletana.
In TORINO presso U. Geisser e C.
In GENOVA presso la Banca di Genova.
In BERGAMO presso B. Ceresa.
In BRESCIA presso A. Carrara.
In NOVARA presso la Banca Popolare.
In LECCO presso Andrea Baggioli.
In DOMODOSSOLA presso Fratelli Maffioli.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

47ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	488,341.70	337.72
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	437,842.75	302.80
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 50,498.95	+ 34.92
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	20,124,405.25	13917.29
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	18,795,769.06	12998.46
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,328,636.19	+918.83
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879.	1,155.—	220,599.40	191.00
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	175,659.32	153.15
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 44,940.08	+ 37.85
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.53	7,827,357.42	6,779.69
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,145.23	6,801,497.89	5,938.98
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.30	+1,025,859.23	+ 840.71

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	32,415,40	15,715.78	10,815.24
Piccola Velocità	7,839,21	525.40	3,311.04
Totali . . .	40,254.61	16,241.18	14,126.28

Strade Ferrate Romane

37ª Settimana — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	589,805.72	18,295.15
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	488,508.37	15,372.44
Differenza (in più . . .	24	101,297.35	2,922.71
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 16 7.bre 1879 .	1,673	19,764,471.86	16,648.78
Periodo corr. 1878	1,657	18,704,119.61	15,907.71
Aumento	16	1,060,352.25	741.07
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO		TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS.		TOTALI
	quantità	importo	quantità	importo	
Viaggiatori.....	»	11,627.57	»	45,298.32	56,925.89
Bagagli e cani.	»	162.46	»	1,053.14	1,215.60
Merci a G.V. ..	»	780.57	»	4,949.39	5,729.96
Merci a P.V. ..	»	7,982.13	»	32,167.38	40,149.51
Introiti diversi.	»	359.67	»	506.32	365.99
Totale L.	»	20,912.46		83,974.55	104,886.95

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Parma.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto che fino dal giorno 11 dicembre corr. ha aperto una pubblica gara per l'affitto durante un biennio ad incominciare dal 1° Gennaio 1880, dei locali ad uso Caffè-Buffet nella Stazione di Parma. — Il relativo Capitolato d'oneri è visibile presso la Stazione di Parma a presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze; alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Parma

in modo che pervengano non più tardi del giorno 27 corrente.

L'offerta dovrà essere stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alla suindicata Stazione e Divisione del Traffico, e non sarà tenuta valida se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente della somma di lire *cento* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario, il quale non potrà ritirarlo che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire 150,00 in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che il deliberatario abbia eseguito il deposito di cauzione, o non addivenga alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 28 corr. a ore 1 pom. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	16,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	3,000	»
CERCHI di ferro	»	100,000	»
CERCHI d'acciaio	»	150,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	»	154,000	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	88,000	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	30,000	»
ZINCO da rifondere	»	6,000	»
Grasso usato sporco	»	650	»
Vetrame rotto	»	1,600	»
RAME da rifondere e crine usato. Quantità diverse.			

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre , se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **29 dicembre and.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 31 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

Privilegiata

Fabbrica di

DINAMITE NOBEL

CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**
Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in AVIGLIANA (Provincia di Torino).

COSTRUZIONI METALLICHE E FONDERIA

G. ROCHETTE E C.

TORINO, via Cigna, N. 1. — VALDOCCO

Macchine varie — Turbine — Ruote idrauliche — Trasmissioni — Caldaie a vapore — Torchi idraulici — Torchi da vino — Pompe — Getti in ghisa.
Lavori per Strade ferrate e Imprese di costruzioni — Scambi e crociamenti — Ruote di Vagoni — Vagonetti — Piattaforme — Ponti — Tettoie, ecc. ecc.

Macchine per Cartiera e Ceramica

Ufficio tecnico per studii, progetti ed impianti

Materiale d'occasione: Macchine fisse, locomotive, locomobili, caldaje, piattaforme, grù, pompe centrifughe e Letestù, ecc.

DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)
DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al *Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara) oppure dall'agente generale per l'Italia *Sig. Massimo Vuillaume,* 20, Via Palestro — GENOVA.

Unione delle Ferriere Voltri Prà

DITTA CARLO RAGGIO COMMISSIONARIA

(Indirizzare le lettere a Genova)

Ferri tondi, quadri e piatti qualità Comuni Best — Best-Best; e al carbone di legna Verghetta da chiodi Nazionale e di Svezia — Trafileria — Ferri sagomati — Piccole guide — Bolloni — Ramponi, Stecche e Piastre per ferrovie.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

ITALIANI ed ESTERI

Torino, via Finanze, 13.

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate.*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.
Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.
Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, CASANOVA, ed altri principali libraj d'Italia.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 24 Dicembre 1879 N° 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PROVVEDIMENTI
per le nuove costruzioni ferroviarie nel 1880

Finalmente abbiamo sotto gli occhi il testo degli annunciati provvedimenti per le nuove costruzioni ferroviarie nel 1880, di cui si è parlato specialmente nel nostro numero del 19 novembre p. p., in esecuzione dell' art. 32 della legge 29 luglio 1879.

Sennonchè ai provvedimenti prima proposti dal Ministro dei lavori pubblici, e comunicati al Presidente della Camera dei deputati con nota del 5 detto novembre, vennero poi dal Ministro stesso introdotte alcune modificazioni, in seguito alle ultime deliberazioni dei Corpi morali interessati pervenute al Ministero durante il mese medesimo, come vien dichiarato in una seconda nota al Presidente della Camera in data 4 corrente.

« La presentazione dei prospetti modificati (dice l'on. Baccarini) viene fatta nella doppia ipotesi: la prima cioè, che si voglia mantenere inalterato lo stanziamento complessivo di L. 60,000,000, fissato per competenza del 1880 dalla legge delle nuove ferrovie; la seconda, che si porti in aumento della stessa somma quella di due milioni, come residuo o quota parte degli otto milioni, i quali dovevano essere stanziati, ma che poi non furono ammessi nel bilancio del 1879 ».

Ora, secondo la 1ª ipotesi, la somma da stanziarsi, complessivamente per tutte le categorie, a carico dello Stato, ascende a . . . . L. 27,500,000

Che aggiunta a quella dipendente da oneri derivanti allo Stato per le ferrovie già autorizzate in . . . . » 32,500,000

Si ha il totale pel 1880 di L. 60,000,000

Aliquota di contributo delle Provincie ed altri Corpi morali . . . . » 1,992,680

Totale complessivo L. 61,992,680

Secondo la 2ª ipotesi, la somma da stanziarsi per tutte le categorie a carico dello Stato ascende a L. 29,500,000

Che aggiunta a quella dipendente da oneri derivanti allo Stato per le ferrovie già autorizzate in . . . . » 32,500,000

Si ha il totale pel 1880 di L. 62,000,000

Aliquota di contributo delle Provincie ed altri Corpi morali . . . . » 2,422,380

Totale complessivo L. 64,422,380

Volendo poi conoscere il riparto per categoria, secondo la 1ª ipotesi sovraindicata, cioè in relazione alle proposte dello stato di prima previsione pel 1880, abbiamo le cifre seguenti:

CATEGORIE	CONTRIBUTO dello Stato	CONTRIBUTO delle Provincie	TOTALE	Anticipazioni votate dalle Provincie
1ª Categoria	19,340,567	259,433	19,600.000	»
2° id.	4,594,100	510,567	5,104,667	900,000
3ª id.	2,534,792	633,780	3,168,572	5,100,000
4ª id.	1,030,541	588,900	1,619,441	5,500,000
Totale L.	27,500,000	1,992,680	29,492,680	11,500,000(*)

Il riparto per categoria secondo la 2ª ipotesi sovraindicata, con aumento di L. 2,000,000 nel contributo governativo, in confronto dello stato di prima previsione pel 1880, sarebbe il seguente:

CATEGORIE	CONTRIBUTO dello Stato	CONTRIBUTO delle Provincie	TOTALE	Anticipazioni votate dalle Provincie
1ª Categoria	19,340,567	259,433	19,600,000	»
2ª id.	5,720,200	635,667	6,355,867	900,000
3ª id.	3,156,092	789,080	3,945,172	5,100,000
4ª id.	1,283,141	738,200	2,021,341	5,500,000
Totale L.	29,500,000	2,422,380	31,922,380	11,500,000(*)

(*) Questa cifra potrà essere aumentata e rettificata a seconda del risultato definitivo delle deliberazioni delle Provincie e dei Comuni, non ancora notificate.

Dopo i varii prospetti riassunti nelle suddette cifre, viene finalmente quello delle linee delle quali sono in corso gli studii definitivi, con la indicazione degli Ufficii che ne devono compilare i progetti. Eccone gli estremi principali:

La 1ª Categoria abbraccia le linee: 1. Novara al Confine svizzero presso Pino per Sesto Calende (chil 87, costo presunto L. 20,000,000) — 2. Solmona-Aquila (chil. 161.2, L. 56,400,000) — 3. Parma-Spezia con diramazione a Sarzana (chil. 119, L. 46,000,000) — 4. Faenza-Pontassieve (chil. 97.3, L. 40,000,000) — 5. Codola-Nocera (chil. 4, L. 600,000) — 6. Reggio Calabria-Paola-Castrocucco (chil. 287.5, L. 120,200,000) — 7. Castrocucco-Eboli-Romagnano per le valli del Noce e di Diano (chil. 97, L. 36,000,000) — 8. Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento (chil. 137, L. 54,800,000) — Totale chil. 990, costo presunto L. 374,000,000.

La 2ª Categoria abbraccia le linee: 1. Aosta-Ivrea (chil. 67, costo presunto L. 15,000,000) — 2. Sondrio-Colico-Chiavenna (chil. 63.7, L. 8,830,000) — 3. Belluno-Feltre-Treviso (chil. 76, L. 9,000,000) — 4. Macerata-Albacina (chil. 82, L. 8,200,000) — 5. Ascoli-San Benedetto (chil. 28, L. 3,000,000) — 6. Teramo Giulianova (chil. 25, L. 4,200,000) — 7. Teramo-Brindisi (chil. 75, L. 8,000,000) — 8. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini (chil. 205, L. 45,000,000) — 9. Siracusa-Licata (chil. 181, L. 37,000,000) — 10. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca (chil. 75, L. 18,200,000) — 11. Benevento-Avellino (chil. 33, L. 6,000,000) — 12. Adria-Chioggia (chil. 30, L. 3,600,000) — Totale chil. 940.7, costo presunto L. 166,030,000.

La 3ª Categoria abbraccia le linee: 1. Candela-Fiumara d'Atella, primo tronco (chil. 10, L. 1,800,000) — 2. Novara-Varallo (chil. 53.5, L. 6,250,000) — 3. Carmagnola-Bra (chil. 19, L. 1,900,000) — 4. Cuneo-Mondovì (chil. 25, L. 3,600,000) — 5. Zollino-Gallipoli e dalla Stazione di Gallipoli al porto (chil. 35, L. 3,000,000) — Totale chil. 142.5, costo presunto L. 16,550,000.

La 4ª Categoria abbraccia le linee: 1. Lecco-Colico (chil. 41, L. 14,500,000) — 2. Macerata-Civitanova (chil. 28, L. 2,800,000) — Totale chil. 69, costo presunto lire 17,300,000.

Ora, riassumendo le suddette cifre, confrontate con quelle calcolate nella legge, ne risultano gli estremi seguenti:

CATEGORIE	LUNGHEZZA ED IMPORTO PRESUNTO			
	secondo la legge		delle linee in corso di studio	
	Chil.	Lire	Chil.	Lire
Linee di 1ª Categ.	1,153	430,000,000	990.»	374,000,009
» 2ª »	1,267	281,740,667	940.7	166,030,000
» 3ª »	2,070	324,746,400	142.5	16,550,000
» 4ª »	1,530	168,043,000	69.»	17,300,000
Totali	6,020	1,204,530,067	2,142.2	573,880,000

Agli accennati prospetti il Ministro fa poi seguire un progetto di articolo aggiuntivo alla legge del Bilancio, così formulato:

« È approvato, in adempimento al disposto dell'art. 32 della legge 29 luglio 1879, N. 5002 (serie 2ª), per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno, l'unito prospetto coi relativi subal-legati *A*, *B*, *C*, *D*, indicanti gli impegni da assumere e le somme da stanziarsi nello stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, distintamente per le singole categorie e col riparto per ciascuna linea ». —

Queste note di provvedimenti, passate dal Presidente della Camera alla Sotto-Commissione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e da questa alla Commissione generale del bilancio, vennero da essa esaminate e discusse; dopo di che, fu a grande maggioranza approvato il seguente ordine del giorno proposto dall'on. Puccioni:

« La Giunta generale del bilancio, visto l'art. 32 della legge 29 luglio 1879, rinvia la deliberazione sull'approvazione degli elenchi indicati nell'articolo stesso (*proposto dal Ministro*) alla discussione della legge sullo stato di prima previsione dei lavori pubblici, ovvero alla discussione dell'esercizio provvisorio del bilancio 1880 ».

LE OPERE PUBBLICHE STRAORDINARIE

DAVANTI LA CAMERA DEI DEPUTATI

Il progetto di legge per opere straordinarie, riferito nel nostro numero precedente, venne discusso alla Camera dei deputati nella seduta del 21 corr., sulla base delle modificazioni introdottevi dalla Commissione generale del bilancio, e di cui fu relatore l'on. Crispi.

Senza tener dietro alla discussione politica, a cui diede luogo il detto progetto, riferiamo gli articoli del contro-progetto, accettato dal Ministro ed approvato dalla Camera.

« *Art.* 1. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere di urgenza alla esecuzione delle opere pubbliche ordinate con questa legge e con quella del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, ed il cui valore di appalto per ciascuna opera non superi le 300,000 lire ».

Baccarini (ministro) dichiara che circa alle ferrovie non si tiene obbligato ai lavori se non per le linee comprese nell'elenco fra quelle da costruirsi nel 1880.

L'articolo 1°, senz'altro è, approvato.

Senza osservazioni si approvano gli articoli seguenti:

« *Art.* 2. Agli effetti dell'articolo precedente, sentito soltanto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Ministro dei lavori pubblici potrà per la stipulazione dei contratti abbreviare i termini degli incanti.

« *Art.* 3. Saranno comunicati al Consiglio di Stato, per averne il parere, i progetti di contratto da stipularsi dopo pubblici incanti, quando si tratti di spesa superiore a lire 100 mila; e quelli da stipularsi dopo licitazione privata, quando la spesa sia maggiore di L. 50 mila.

« *Art.* 4. Si potranno stipulare contratti a partiti privati, qualora la spesa dell'opera non ecceda le L. 20,000. Ove si tratti d'una spesa che ascenda alle L. 50,000, si potrà dispensare dalle formalità degl'incanti, purchè vi concorra il parere conforme del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« *Art.* 5. Pei lavori che debbono eseguirsi ad economia, se la spesa superi L. 20,000, è necessario il parere del Consiglio di Stato, allorchè, a parere del Consiglio dei lavori pubblici, i lavori siano di quelli che ammettono dilazione.

« *Art.* 6. Per le opere contemplate in questa legge, il Prefetto della provincia, in cui l'opera dovrà essere eseguita, potrà, udito l'ingegnere-capo del Genio civile, autorizzare l'incominciamento dei lavori immediatamente dopo l'aggiudicazione.

« In tal caso, il direttore delle opere terrà conto di tutto ciò che siasi predisposto o somministrato dall'appaltatore, per il reintegramento della spesa prima che il contratto sia stato approvato; ed il relativo pagamento, sul fondo assegnato per l'opera, sarà autorizzato con decreto ministeriale.

« *Art.* 7. Le somme da prelevarsi da ciascun capitolo del bilancio, potranno, con mandati a disposizione ascendere sino alla somma di L. 100,000 ».

Si passa all'art. 8, così formulato:

« È autorizzata la spesa di L. 10 milioni da iscriversi in appositi capitoli nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1879.

« La ripartizione di tale somma per capitoli e per articoli è stabilita come alla tabella *A* per le opere indicate nelle tabelle *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *G*, annesse alla presente legge. Le opere relative sono dichiarate di pubblica utilità (*).

(*) La tabella *A* è quella stessa riferita, insieme col progetto ministeriale, nel nostro numero precedente. (La Red.)

Dopo qualche discussione, l'art. 8 è approvato, e sono pure approvate le tabelle annesse.

L'art. 9 è approvato nei seguenti termini, con un lieve emendamento dell'on. Grimaldi:

« Nei bilanci dell'entrata dal 1881 in poi, saranno inscritte in appositi capitoli le quote delle somme dovute dagli enti morali interessati per concorso alle spese delle opere previste nella presente, in conformità delle leggi rispettive ».

Si approvano poi gli articoli 10 e 11:

« *Art.* 10 Per le opere comunali o provinciali, è data facoltà al Prefetto di ogni provincia di abbreviare i termini degli incanti, sentito il parere del Consiglio di Prefettura.

« La Deputazione provinciale per la Provincia e la Giunta comunale pel Comune, potranno ordinare la stipulazione dei contratti a partiti privati, purchè per la Provincia il valore dell'appalto non ecceda L. 10,000, e pel Comune L. 1000.

« Pel Comune, ove il valore dell'opera sia superiore alle L. 1000, sarà necessaria l'autorizzazione del Prefetto.

« *Art.* 11. È aperto al Ministro della guerra un credito di lire un milione per la continuazione dei lavori negli Opifizii militari. Tale somma sarà inscritta in apposito capitolo, nella parte straordinaria del bilancio della guerra pel 1879 ».

Varii emendamenti sono proposti all'art. 12, che è il seguente:

« È autorizzata la spesa straordinaria di due milioni di lire da iscriversi in speciale capitolo nel bilancio del Ministero dell'interno per sussidii ai Comuni e Consorzii deficienti di mezzi, allo scopo di abilitarli alla immediata esecuzione di opere pubbliche d'interesse locale.

« L'assegnazione dei sussidii sarà fatta per Decreto Reale, deliberato in Consiglio di ministri, sentito il parere d'una Commissione parlamentare composta di cinque senatori e di cinque deputati, scelti dalle due Camere, o dai rispettivi presidenti, in caso in cui le Camere non siano riunite ».

Dopo una confusissima discussione, e fra le grida d'impazienza della Camera, la proposta dell'on. Chiaves, per l'iscrizione di tre milioni invece di due, è respinta; e l'art. 12 è senz'altro approvato.

Sono infine approvati i due ultimi articoli:

« *Art.* 13. Nulla resta innovato con la presente legge alle norme vigenti per l'approvazione dei conti finali o pei pagamenti a saldo.

« *Art.* 14. — La presente legge avrà vigore dalla data della sua pubblicazione a tutto aprile 1880.

« Per la esecuzione della medesima sarà provveduto con Decreto Reale deliberato in Consiglio di ministri ». —

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge venne approvato dalla Camera con 208 voti fav. e 12 contrarii.

Passato quindi al Senato, venne approvato senza variazioni nella seduta di ieri.

IL RISCALDAMENTO

delle vetture ferroviarie.

La stagione invernale, che si fa sentire quest'anno più rigida del consueto, c'induce a trattare dei mezzi perfezionati di riscaldamento delle vetture, oggidì applicati in Francia su una scala più o meno vasta.

Il Governo francese, giustamente preoccupato del benessere dei viaggiatori, ha imposto alle Compagnie ferroviarie il riscaldamento delle vetture d'ogni classe pei treni d'un percorso superiore a due ore.

L'ideale di un sistema di riscaldamento pei viaggiatori sarebbe quello di dare all'aria dei compartimenti una temperatura mite e costante, indipendente dalle variazioni atmosferiche. I caloriferi ad aria, applicati in generale pel riscaldamento degli appartamenti, delle vaste cattedrali e delle sale degli Ospizii, costituirebbero un mezzo di riscaldamento costante ed igienico. La Compagnia ferroviaria dell'Est intraprese serie e prolungate esperienze per riscaldar l'aria interna delle vetture, ma esse non diedero il risultato che si aspettava; si riuscì appena ad aumentare la temperatura interna di 10° circa.

Le Ferrovie dello Stato nel Belgio applicarono l'illuminazione ed il riscaldamento a gas, sistema che richiede un collegamento stabile fra le vetture. Una simile disposizione rende assolutamente impossibile l'aggiunta o la sottrazione d'una vettura durante il viaggio. Per rispondere a quest'esigenza imperiosa dell'esercizio, la Compagnia fu costretta ad applicare, di distanza in distanza, delle vetture munite d'un serbatoio supplementare, nell'intento d'alimentare il treno durante il tempo limitato alle manovre. Questa disposizione complica il sistema, e presenta l'inconveniente, se la manovra dura un certo tempo, di lasciare i viaggiatori immersi nella più profonda oscurità. D'altra parte, un accidente qualunque, che si verificasse in prossimità alla testa del treno, produrrebbe lo stesso inconveniente, e lascierebbe il treno privo di riscaldamento. Molti degli ingegneri del Belgio pensano dunque, e con ragione, che per rendere pratico questo sistema, bisogna munire ogni vettura d'un serbatoio speciale. La congiunzione stabile delle vetture non avrebbe allora più ragione di sussistere.

Nelle condizioni attuali dell'esercizio, bisogna infatti rigettare qualunque sistema che richieda la congiunzione stabile fra le vetture. È questa precisamente una delle ragioni che limitò o rese difficile finora l'applicazione regolare dei freni continui ai nostri treni.

I sistemi di riscaldamento a discontinuità assoluta ebbero dunque il privilegio di attirare specialmente l'attenzione delle persone tecniche francesi, che s'occuparono, in questi ultimi anni, con amore e con zelo della questione. A loro lode, aggiungiamo che tali studii furono coronati da un esito soddisfacente pel benessere dei viaggiatori.

Peraltro, se consideriamo bene le condizioni climateriche della Francia e più ancora quelle dell'Italia, si comprende facilmente che queste non sono tali da esigere un riscaldamento sotto ogni rapporto perfetto. In generale, quando con un sistema qualunque si riesce a mantenere i piedi dei viaggiatori ad una temperatura mite, si può essere già soddisfatti; mentre questa stessa condizione non basterebbe per un altro paese, la Russia per esempio, dove la temperatura esterna è troppo bassa per poter accontentarsi di simil genere di riscaldamento.

L'impiego degli scaldapiedi pel riscaldamento delle vetture data, per così dire, dalla creazione delle ferrovie. Questo sistema presenta però il grave inconveniente di non riscaldare che debolmente l'atmosfera della vettura. L'effetto utile raggiunto non sorpassa guari sette od otto gradi d'elevazione dell'aria interna sulla esterna. Di più, il raffreddamento progressivo degli scaldapiedi obbliga a sostituirli dopo circa due o tre ore della loro posa.

Dalle esperienze fatte sulla ferrovia dell'Est, risulta che l'abbassamento della temperatura dell'acqua nell'interno degli scaldapiedi sarebbe il seguente: Temperatura primitiva 97° circa;

	ore	minuti			ore	minuti	
dopo	0	15	—— 80°	dopo	2	0	—— 52°
»	0	30	—— 73°	»	2	30	—— 46°
»	1	0	—— 65°	»	3	0	—— 42°
»	1	30	—— 58°	»	3	30	—— 37°
				»	4	0	—— 33°

Il sistema di riscaldamento per la 1ª classe, il quale è ancora in vigore sulle nostre ferrovie, consisteva nel riempire d'acqua calda gli scaldapiedi posti tra i sedili di ogni scompartimento. Allorquando essi, dopo un certo intervallo di tempo, non servivano più allo scopo, venivano sostituiti con altri contenenti dell'acqua bollente: gli scaldapiedi raffreddati erano vuotati, ed in seguito riempiti con acqua portata preventivamente a quasi 100°. —

Finchè il riscaldamento fu limitato alle sole vetture di 1ª classe, il sistema non poteva presentare gravi inconvenienti; ma dovendo estenderlo alle vetture molto più numerose di 2ª e 3ª classe, sarebbe divenuto oltremodo lungo e dispendioso.

In ragione del riscaldamento intermittente dell'acqua, si può ritenere che, per riscaldarne un litro, occorre kg. 0,050 di carbon fossile. Ogni agente ferroviario non può riempire in media più di 125 scaldapiedi al giorno. Tenendo conto dell'interesse ed ammortizzazione del capitale di primo impianto e delle spese di riparazione delle caldaie e degli scaldapiedi, il riscaldamento delle sole vetture di 1ª classe costava annualmente 80,000 fr. alla Compagnia dell'Est (1). Questa somma corrisponde ad una spesa di fr. 0.14 per ogni scaldapiedi

Il sig. Forquenot, ingegnere in capo del Materiale e della Trazione alla Compagnia Parigi-Orléans, trovò un modo pronto ed economico per riscaldare le vetture ferroviarie d'ogni classe. Questo sistema, brevettato fino dal 1º maggio 1876, consiste nell'introdurre un getto di vapore nell'acqua raffreddata degli scaldapiedi, senza vuotarli. Due o tre minuti bastano a ricondurre l'acqua ad una temperatura di circa 100º, temperatura sufficiente per le esigenze del servizio.

Una caldaia fissa, capace di produrre del vapore ad una pressione di circa tre atmosfere effettive, è posta in comunicazione, per mezzo di un tubo, con un apparato riscaldatore fisso, dove il condotto si suddivide in un numero più o meno grande di tubi, che ponno adattarsi alle aperture rispettive degli scaldapiedi sottoposti. Un carro o *triciclo*, portante una cassa divisa in un numero di compartimenti eguale al numero dei tubi dell'apparato fisso, serve a ricevere gli scaldapiedi delle diverse vetture ed a trasportarli nella sala destinata al loro riscaldamento. Vicino all'apparato riscaldatore, un paio di rotaie ricurve alle loro estremità, hanno per iscopo di dirigere e limitare la corsa dei *tricicli*, per modo che i diversi tubi dell'apparato fisso possano adattarsi alle aperture degli scaldapiedi, sia direttamente, sia imprimendo alla cassa del *triciclo* un movimento di rotazione.

Per permettere la condensazione del vapore nell'interno degli scaldapiedi, questi non sono mai ripieni d'acqua. Prima di disporre i *tricicli* sotto l'apparato riscaldatore, si levano provvisoriamente i tappi a vite, che servono alla chiusura degli scaldapiedi, i quali allora ponno essere rimessi nelle vetture. Come ognun vede, l'operazione è così resa facile, pronta ed economica.

Simile sistema venne adottato in modo generale sulle reti Parigi Orléans, Parigi-Lione-Mediterraneo, e su quelle del Nord e dell'Ovest.

La Compagnia dell'Est applica però due sistemi: il riscaldamento generale degli scaldapiedi mobili lo ottiene colla semplice immersione di questi in un pozzo contenente dell'acqua in ebollizione; per le vetture di 3ª classe, in cui gli scaldapiedi sono fissi, degli apparati a termosifone li mantengono ad una temperatura mite colla circolazione d'acqua calda. Ogni vettura porta un sistema completo di riscaldamento.

Infine la Compagnia del Nord applica, in via d'esperimento, in qualche vettura di 3ª classe, il sistema tedesco, che consiste nell'abbruciare, in apposite casse metalliche installate sotto i sedili, del carbone a combustione lenta. Il calore d'irradiazione, in questo caso, è utilizzato per elevare la temperatura interna della vettura.

Esaminiamo ora in dettaglio le disposizioni adottate dalle diverse Compagnie francesi, dando una descrizione sommaria dei rispettivi apparecchi.

Compagnia d'Orléans. — L'onore d'avere per la prima applicato su tutta la rete un sistema di riscaldamento delle vetture, corrispondente alle esigenze dell'esercizio ed alle condizioni climateriche del paese, appartiene, come l'abbiamo già detto, alla Compagnia d'Orléans (2).

Il riscaldamento delle vetture d'ogni classe venne inaugurato al principio dell'inverno 1876-77. Gli apparecchi sono stabiliti in 21 Stazioni principali della rete. La spesa fatta nell'annata 1876 dal Servizio del Materiale e della Trazione per l'impianto di questi apparecchi fu di franchi 339,444, così suddivisa: (1).

Per			
	21 caldaie a vapore ed accessorii	Fr.	119,844
	24 apparecchi riscaldatori	»	24,000
	7200 scaldapiedi	»	164,100
	90 *tricicli*	»	31,500
	Totale	Fr.	339,444

I *tricicli* destinati al trasporto degli scaldapiedi portano una cassa quadrata divisa in 20 scompartimenti, ciascuno dei quali ne contiene uno. La cassa è orizzontale, durante il caricamento e lo scaricamento degli scaldapiedi; verticale, durante il trasporto e l'operazione del riscaldamento. L'otturatore ha una chiusura a baionetta, che si manovra con una chiave penetrante in un foro quadrato. Questo modo d'apertura e chiusura è più rapido di quello dei tappi a vite.

Sulle linee d'importanza secondaria, il riscaldamento delle vetture fu fatto finora col sistema primitivo. Per sostituire questo mezzo poco economico, il sig. Forquenot ha ideato un apparato riscaldatore più semplice, che permette il riscaldamento simultaneo di 12 scaldapiedi, in luogo di 20. Pel trasporto degli scaldapiedi, non è necessario d'avere un carro speciale pesante e costoso; questi vengono invece collocati uno ad uno su una linea retta, lungo la quale sono disposti i tubi dell'apparato riscaldatore.

Costo di installazione (2).

Apparato riscaldatore per grandi Stazioni	Fr.	1,950
id. id. per Stazioni secondarie	»	1,200
Scaldapiedi	»	20 a 22
Caldaia per l'alimentazione d'un apparato riscaldatore	»	3.950
id. id. di due apparati riscaldatori	»	5.500

È interessante conoscere la quantità di vapore e di combustibile necessaria a portare, con questo sistema, la temperatura dell'acqua da 0º a 90º. A quest'ultima temperatura, l'acqua d'uno scaldapiedi, della capacità di 10 litri di acqua, conterrà $10 \times 90 = 900$ calorie, che saranno fornite dalla condensazione di $\frac{900}{650} =$ kg. 1,384 di vapore, alla pressione di 3,5 atmosfere effettive. Se si tiene conto del calore assorbito dalla lamiera, la spesa totale di vapore sarebbe teoricamente di chilogrammi 1,530.

Per raggiungere questo risultato, sarebbe necessario di diminuire ad ogni operazione il volume dell'acqua di litri 1,384, ciò che in pratica non è realizzabile. Ad ogni operazione si perderà dunque la quantità d'acqua proveniente dalla condensazione del vapore. Il consumo teorico di vapore riescirà, in questo caso, di $\frac{900}{560} =$ kg. 1,610, e pel riscaldamento dell'inviluppo sarà di kg. 1.756. In pratica, tale consumo non sarà minore di due chilogrammi per ogni scaldapiedi.

(1) *Le chauffage des voitures de toutes classes sur les chemins de fer, par L. Regray, Ingénieur en chef du Matériel et de la Traction des chemins de fer de l'Est.* — Rapport publié par le Conseil d'Administration.

(2) Fu pure questa Compagnia, che già nel maggio 1876 dava l'impulso alle Amministrazioni ferroviarie francesi, iniziando un servizio rapido tra Parigi e Bordeaux in 9 ore e 10 minuti, ciò che corrisponde ad una velocità di 63 chilometri, comprese le fermate. Il nuovo treno *éclair*, stabilito dalla Compagnia di Lione da Parigi a Marsiglia in 15 ore, corrisponde ad una velocità effettiva di chilometri 57.5.

Il materiale mobile in esercizio su questa rete meriterebbe pure una speciale menzione. Accenneremo solo alle nuove vetture di 1ª classe, adottate in seguito con leggiere modificazioni dalle Compagnie del Nord e dell'Ovest. Queste vetture, a quattro ruote ed a quattro compartimenti, contengono 32 posti. Lo scartamento fra le ruote estreme è di metri 5.50 tra asse ed asse. In ragione del loro peso (9,700 kg.), esse presentano una dolcezza maggiore nella marcia. Le molle d'urto e di trazione hanno, ad imitazione di quanto si fa in Inghilterra, una maggiore rigidità: condizione che assicura una stabilità esente da movimenti laterali, anche quando il treno ha una velocità superiore ad 80 chilometri.

(1) *Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.* — Compte-rendu des opérations du service du Matériel et de la Traction pendant l'année 1876.

(2) *Note sur le chauffage des voitures à voyageurs sur les chemins de fer français par M. Personne.* — (*Revue générale des chemins de fer*, septembre 1879).

Avuto riguardo al sistema della caldaia ed alle intermittenze del servizio, non si potrà guari contare su una produzione di vapore maggiore di chilog. 6.5 per chilogramma di carbon fossile. Il consumo di combustibile per scaldapiedi riescirà dunque di $\frac{2}{6,5}$ = kg. 0.307, che in ragione di 40 lire la tonnellata, porterà la spesa di riscaldamento a L. 0,307 × 0,04 = L. 0,01228 per ogni scaldapiedi. A questa sono poi da aggiungere le spese, ben più considerevoli, del personale addetto a questa operazione.

(*Continua*) *Ing.* N. STEFANINI.

Nostre Corrispondenze

Roma, 23 dicembre.

In seguito della discussione testè avvenuta in Parlamento relativamente al progetto di legge per le opere straordinarie da eseguirsi d'urgenza, vennero fatte dal Ministero nuove e vive sollecitudini a tutte le Direzioni per la presentazione di studii parziali o totali sulle ferrovie complementarie del Regno, allo scopo di attivare tosto i lavori e venire in aiuto alla classe operaia nell' attuale critica stagione.

Come già vi accennai nella precedente lettera, l'idea di volere con tanta premura por mano ai lavori non venne, in generale, bene accolta, ritenendosi che sia un grande errore il precipitare gli studii, a danno dell'economia delle costruzioni. E tale modo di vedere trovasi ampiamente confermato nella conclusione della Relazione dell' autorevole Commissione generale per le ferrovie economiche, approvata in adunanza del 28 novembre p. p., e ch'io sono in grado di comunicarvi:

« Nel rassegnare a V. E. i risultati dei nostri lavori, non possiamo omettere di richiamare la di Lei attenzione sopra un punto, che crediamo essenziale per la buona ed economica costruzione delle nuove ferrovie, cioè sulla necessità di far precedere studii lunghi, conscienziosi, accuratissimi del terreno, all'esecuzione di una ferrovia.

« Quale spreco enorme di tempo e di denaro si faccia, quando si appaltano delle opere sopra progetti di massima, o frettolosamente studiati, ne sono, pur troppo, esempio ferrovie italiane ed estere.

« Nella recente inchiesta sulle condizioni delle ferrovie d'interesse generale fatta dal Senato francese, gli ingegneri i più autorevoli delle varie Società ferroviarie hanno concordemente dichiarato che le vere economie nella costruzione di una linea dipendono dalla cura e dal tempo dedicati allo studio del suo tracciato planimetrico ed altimetrico; ed è questa una verità che nessun tecnico potrebbe impugnare.

« L'Italia non ha difetto d'ingegneri espertissimi nelle costruzioni ferroviarie; ed essi potranno stabilire le nuove linee nelle migliori condizioni di struttura e di esercizio, e raggiungere altresì la massima economia nelle spese di costruzione, quando sia lasciato loro il tempo di studiare il terreno in tutte le sue particolarità.

« Ogni precipitazione nello studio dei progetti sarebbe esiziale per la buona, pronta ed economica esecuzione dei lavori; e noi non dubitiamo che l'Eccellenza Vostra saprà resistere alle irragionevoli impazienze, e darà le istruzioni precise perchè gli studii delle nuove linee siano fatti con quella diligenza e quella accuratezza di rilievi, di verificazioni e di scandagli, che sono i migliori e più efficaci fattori di una costruzione e di un esercizio veramente economici ».

Le sovraesposte assennate raccomandazioni, fatte dagli esimii ingegneri componenti la Commissione, non sarebbero conciliabili colle sollecitazioni del Ministero per la pronta presentazione degli studii, se non si avesse la ferma convinzione che tale fatto è dovuto alla politica invadente, la quale, con inconsulte pressioni, cerca di coprire colla sua camicia di Nesso il Ministro, uccidendo l'Ingegnere.

Sarebbe al certo stato più efficace che il Governo italiano, ad esempio della Francia, avesse destinato 3 o 4 milioni, oltre a quelli per le opere straordinarie votate dal Parlamento, per portare un valido ed immediato soccorso là dove la miseria maggiormente infierisce. Per tale atto, il Governo avrebbe avuto la benedizione di migliaia di famiglie, e la Nazione gliene sarebbe stata grata; e l'apparente sagrificio sarebbe stato compensato dagli accurati studii dei progetti ferroviarii, i quali avrebbero portato quella grande economia nelle spese di costruzione da compensare ad usura il sagrifizio medesimo.

A complemento delle mie informazioni sui risultati degli studii per le ferrovie economiche, vi trasmetterò colla mia successiva il testo della suddetta Relazione della Commissione medesima. X.

INTERESSI IDRAULICI MANTOVANI E LAGO DI GARDA.

Rovigo, 20 dicembre.

All'Ill.mo sig. Direttore
del *Monitore delle Strade ferrate* — TORINO.

Ad evitare ogni interpretazione diversa dalle mie rette intenzioni, devo premettere come il movente che m'indusse pel passato, e pel quale oggi di nuovo sono costretto a disturbare la S. V. Ill.ma (che mi dimostrò mai sempre tanta cortesia nell'accogliere i miei poveri scritti, circa pure il *semplice progetto d'avviso* del compianto mio padre per un nuovo emissario del lago di Garda tra il Chiese ed il Mincio all'Oglio); precipuo movente, dico (come già ebbi a significarle altra volta), fu il mio dovere figliale di onorare in qualche modo la memoria dell'Autore, che non risparmiò fatiche, nè sacrificii, e che, se fosse campato, avrebbe continuato a dedicarsi con ogni possa, affine di portare a compimento, mediante il *progetto regolare* da lui fervidamente bramato, i suoi studii definitivi con tanta passione intrapresi.

Inoltre mi riuscirebbe di grande soddisfazione, se ne venisse decretata l'attuazione, per vedere così realizzati gli sperati vantaggi, in ispecie per la città e provincia di Mantova, mia patria nativa.

Quanto poi alla deliberazione (in perfetta armonia coi miei desiderii) presa dalla insigne Commissione del Garda, nominata espressamente da S. E. il Ministro dei lavori pubblici, comm. Baccarini, e riprodotta nelle informazioni particolari del *Monitore*, N. 51, del 17 corr., avrei preferito che tale deliberazione fosse stata pubblicata dopo che il Ministero avesse ricevuto la Relazione, nonchè i verbali e gli atti relativi alle discussioni, che devono ancora essere approvati in una prossima seduta, che ritiensi sarà l'ultima della sullodata Commissione; ma, dacchè i giornali locali, interessati nella questione, si affrettarono a recare nel dominio del pubblico un sunto delle deliberazioni emesse in adunanza del 6 corrente a Verona, dal canto mio pure non potevo frapporre indugio a far conoscere pubblicamente quella parte interessante il progetto di mio padre.

Aggiungerò anzi, a scanso di malintesi, che dai numerosi miei privati carteggi, riguardanti quest'oggetto, rilevo che, quando rassegnai, sino dal 25 agosto u. s., a S. E. il ministro Baccarini il detto progetto (*), un autorevole funzionario mi affermò che ciò feci ottimamente, perchè in quel momento pendeva la decisione del Ministro sulla protesta dei Mantovani contro i rivieraschi.

La *Gazzetta di Mantova* disse benissimo, asserendo che gl'interessi dei Mantovani furono egregiamente tutelati dai suoi tre egregi rappresentanti, sig. ing.-capo provinciale cav. Jacopo Martinelli, ing. Giuseppe Menini, e ing. Rosatti, nè si poteva menomamente dubitarne: vale a dire, seppero strenuamente sostenere il concetto che Mantova, in un ai suoi interessati, non fosse, mediante adatte difese, punto danneggiata dai temuti pericoli delle acque ir-

(1) Veggasi la risposta 5 settembre scorso, favoritami da S. E. e riportata nel *Monitore*, N. 43, del 22 ottobre a. c.

rompenti nel Mincio dal lago di Garda. Desistendo così dalle opposizioni contro i lavori di sgombro, ne saranno ripreso le opere a vantaggio dei rivieraschi, per le quali il Governo spenderà circa mezzo milione; mentre, se i Mantovani si vollero rassicurare ed allontanare i per[i]coli, al presente però non ridonda loro alcun reale ben[ef]icio.

Alla lor volta, i Mantovani hanno quindi il diritto di sperare che il Governo verrà, a suo tempo, anche in aiuto di essi; giacchè i provvedimenti testè deliberati non furono che palliativi e rimedii momentanei, che valsero a definire amichevolmente, secondo il lodevole comune desiderio, le divergenze dapprima sussistenti. Ma fra i *provvedimenti radicali* a vantaggio di tutti, senza possibile pregiudizio di nessuno, rimane ancora un partito da prendersi: locchè *non era nei limiti dal Ministero assegnati alla Commissione*.

Intorno al partito di far servire il Mincio quale regolatore, un dotto ingegnere di Mantova, ammaestrato da lunga esperienza, ebbe a dichiararmi che, se *il lago superiore di Mantova diventasse un mare e la città sparisse*, allora si potrebbe pensare a tale partito.

Adunque mi sembra essere nell'interesse della città e provincia di Mantova, che si facciano *studii di dettaglio*, in base al *progetto d'avviso* di mio padre, p r avere un preventivo più in approssimazione alla reale spesa; mentre, dal lato rimunerativo della medesima, sto raccogliendo *dati positivi sulla precisa* quantità d'acqua estraibile dal lago di Garda, *senza, ben inteso, pregiudizio dei terzi*, sottoponendone i risultati ad un distinto idraulico, che mi favorisce il valido suo appoggio in questa bisogna. Staremo a vedere che cosa ne uscirà per l'irrigazione, la forza motrice, ecc. ecc.

Cogli studii suddetti non si danneggia alcuno, prescindendo dalla spesa relativamente lieve pel pubblico erario; bensì, *dopo di essi soltanto*, rimane libero il campo a quelle imparziali e coscienziose discussioni, che potranno rettamente illuminare l'opinione pubblica ed incoraggiare gli interessati a promuovere l'effettuazione di un'opera rigeneratrice. — A me resterà la consolazione di vedere bene accetti i miei deboli sforzi, lusingandomi che un giorno non avrò a rammentare l'affligente proverbio: *nemo propheta!....*

Con mille ringraziamenti, mi scusi, ill.mo sig. Direttore, della lunga chiacchierata, e mi continui la sua preziosa benevolenza,

Dev.mo ed Obb.mo
MAUSOLO MASNARI.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

I delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, che si recarono a Vienna per concretare le tariffe cumulative italo-austriache, sono già di ritorno a Milano.

Sappiamo che in massima è intervenuto l'accordo, e che verso la metà di gennaio p. v. giungeranno a Milano dei commissarii austriaci, affine di risolvere definitivamente le poche questioni rimaste in sospeso, e per riunire i propri agli elaborati delle Ferrovie italiane.

Frattanto saranno rassegnati all'approvazione del Consiglio d'amministrazione, e quindi del Ministero, i processi verbali e gli schemi delle tariffe concretate.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubbiici ha autorizzata l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia a procedere all'acquisto di altri 400 vagoni da merci, di 25 carri da conduttori (bagagliai) e 70 carrozze da viaggiatori per le 3 classi.

Le pratiche per la messa in aggiudicazione di tale materiale ruotabile verranno spinte colla massima alacrità, affine di potere al più presto mettere in circolazione, a vantaggio del pubblico, siffatti veicoli.

Pel 9 gennaio prossimo è indetta, presso la suddetta Amministrazione ferroviaria, una gara per la fornitura di 15,000 tonn. di carbone grosso inglese, da consegnare nel porto di Venezia.

La presentazione delle schede è fissata pel 7 detto mese.

Notizie Ferroviarie Italiane

Inchiesta ferroviaria. — La Camera dei deputati, nella seduta del 20 corr., ha approvato senza discussione, con 215 voti fav. e 20 cont., il progetto di legge presentato dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, così concepito:

« *Art.* 1. È prorogato di sei mesi il termine stabilito dalle leggi 8 luglio 1878, n. 4438, e 19 giugno 1879 n. 4970 (serie 2ª), per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane.

« *Art.* 2. È rinnovata al Governo per l'esercizio 1880 la facoltà, di cui all'art. 3 della legge 8 luglio 1878, n. 4438, per le spese dell'inchiesta ».

Il progetto di legge era preceduto da una breve relazione, in cui si diceva:

« La Commissione d'inchiesta ha già fatto gran parte del suo faticoso cammino. Essa ha tenuto finora n. 42 sedute pubbliche e si propone di tenerne altre, almeno in tre città del continente, Livorno, Firenze e Roma. Essa ha tenute altre 42 sedute private, 26 delle quali nella sua sede centrale di Roma, pel questionario e per l'esame di domande sottoposte dal Governo, e n. 16 in Genova, Venezia, Napoli, Milano e Torino per lo studio di argomenti speciali, più particolarmente di alcuni riguardanti l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e dello Stabilimento di Pietrarsa. Degli atti suoi la Commissione ha già pubblicato due volumi, contenenti gli interrogatorii e e le deposizioni relative alle 42 sedute pubbliche.

« Voi vedete, o signori, che i lavori della Commissione sono assai avanzati; ma evidentemente non è possibile che essa possa compierli nello scorcio di questo stesso mese, e da ciò la necessità di una seconda proroga, che si reputa potersi fissare in sei mesi ».

Questo progetto di legge, passato al Senato, venne senza variazioni approvato nella seduta di ieri.

Ferrovia succursale ai Giovi. — Al Consiglio comunale di Novi-Ligure, nella seduta del 10 corrente, venne data lettura della particolareggiata relazione della Giunta, nella quale, esposte con abbondanza le ragioni tecniche, che militano a favore del progetto Navone per la succursale alla ferrovia dei Giovi, conchiudesi con la seguente proposta:

« La Giunta propone di emettere il più fervido voto e preghiera al R. Governo, perchè gli piaccia di prendere in considerazione il voto espresso dal Consiglio provinciale di Genova, senza tener conto di quello del Consiglio provinciale di Alessandria; e incaricare la Giunta stessa di far pervenire alle LL. EE. il Presidente dei Ministri ed il Ministro dei lavori pubblici l'espressione di questo voto, non che di prendere gli opportuni concerti coll'Amministrazione municipale di Tortona, onde promuovere in questo senso, e con quei mezzi che si crederanno più opportuni, il voto degli altri Comuni dei due circondarii ».

Tale proposta fu approvata all'unanimità.

Ferrovia Torino-Pinerolo. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 15 corr., deliberò di sottoporre alle deliberazioni del Consiglio provinciale l'istanza presentata dalla Società della ferrovia Torino-Pinerolo per ottenere la concessione del passaggio, mediante allargamento, sul ponte provinciale del Chisone per l'eventuale prolungamento della sua linea fino a Torre-Pellice.

Tramways di Torino. — La Deputazione suddetta, nella stessa seduta, ha deliberato di sottoporre egualmente al

Consiglio provinciale le domande della Società concessionaria del *tramway* Torino-Moncalieri per riforma dell'armamento e per modificazioni all'atto di concessione.

Ferrovie venete. — Scrivono da Roma al *Giornale di Padova*:

Posso assicurarvi che non vi sarà difficoltà, da parte del Governo, di allacciare la ferrovia bellunese colla padovana-bolognese, mediante il poco costoso tronco ferroviario Montebelluna-Camposampiero, passando per Castelfranco, quando i Corpi morali interessati (Provincie e Comuni) ne prendano la iniziativa, e facciano al Governo utili proposte pel loro concorso nella spesa. Questo allacciamento ha molta importanza per Belluno, Padova e l'Italia centrale per la difesa dello Stato. Speriamo che questa iniziativa non manchi o non ritardisi di troppo a prenderla.

Ferrovia Udine-Nogaro. — Leggesi nel *Giornale d'Udine*, del 19:

Ieri si sono riunite presso il Municipio le rappresentanze della Provincia, della Camera di commercio e dei Comuni di Udine, Palmanova e S. Giorgio di Nogaro, per prendere cognizione del progetto esecutivo dell'ing. Chiaruttini.

Erano presenti: pella Commissione ferroviaria provinciale, i signori cav. avv. Paolo Billia e cav. Isidoro Dorigo; pella Camera di commercio il cav. Carlo Kechler; e pei Comuni, i rispettivi rappresentanti.

L'ing. Chiaruttini spiegò il progetto, e diede tutti gli schiarimenti desiderati.

Il cav. Kechler espose alcuni calcoli, che dimostrerebbero potersi questa strada fare senza sacrificio sensibile degli enti interessati.

I rappresentanti della Provincia fecero notare la necessità di un accordo e di un'equa distribuzione dei beneficii ferroviarii a tutte le parti del Friuli.

Il Sindaco di Udine diede notizia di due proposte molto serie, già avanzate per la costruzione della ferrovia Udine-Nogaro.

Nessuno degl'interessati trovandosi in caso di prendere impegni, fu d'accordo fra tutti stabilito, che il progetto venga inviato al Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione del Consiglio superiore; il che è già stato fatto quest'oggi, inviandolo direttamente al deputato di Udine, il quale già prese intelligenza col ministro Baccarini, che gli promise di farlo immediatamente approvare, purchè fosse presentato da un Corpo morale.

Ora avviene che, invece che da uno, è presentato da quattro, cioè dalla Camera di commercio e da tre Comuni. Gl'intervenuti si mostrarono tutti animatissimi per l'esito di questo progetto.

Ferrovia Milano-Erba. — Nonostante la rigidezza della stagione, i lavori di compimento della ferrovia Milano-Erba sono compiuti, e già la locomotiva percorre tutto il binario. Fra pochi giorni se ne farà la solenne inaugurazione, coll'intervento dello stesso Ministro dei lavori pubblici, invitato dal concessionario sig. Veaucamps. — Si parla anche di un banchetto, che verrà offerto dal proprietario della linea all'on. Ministro con invito delle Autorità cittadine.

Ferrovia di Potenza. — Telegrafano da Picerno al *Popolo Romano*, che i lavori del tratto ferroviario da Baraggiano a Picerno sono portati a tal punto, che fra giorni avrà luogo la visita di ricognizione.

Entro il mese comincierà, per conseguenza, il servizio. Con questa apertura, il viaggio da Napoli a Potenza rimane abbreviato di cinque ore circa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 5.80, dal lato di Airolo m. 20.90; in totale m. 26.70, cioè m. 3.80 in media giornaliera. — Terreno molle a Göschenen, con forte pressione; armatura difficile. Restano da perforare m. 437.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di novembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri) — Passeggieri trasportati 18,900 (nel mese corrispondente del 1878: 14,718), introito fr 22,800 (fr. 16,950.95); merce trasportata tonn. 3670 (tonn. 2274), introito fr. 15,700 (fr. 10,823 82). Introito complessivo fr. 38,500 (fr. 27,774.77), ossia fr. 939 02 (fr 677.43) in media per chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chil.). — Passeggieri trasportati 16,300 (1878: 15,716). introito fr. 12,400 (fr. 11,979 80); merce trasportata tonn. 2225 (tonn. 1455), introito fr. 7100 (fr. 4699.05). Introito complessivo fr. 19,500 (fr. 16,678.85), ossia fr. 750 (fr. 641.49) in media per chilometro.

Ferrovie svizzere. — Secondo l'*Oberland*, il Comitato della ferrovia progettata per il Brunig, appoggiato nei suoi sforzi dal sig. Marti, presidente della Direzione della Giura-Berna-Lucerna, è finalmente riuscito a far eseguire i rilievi e le misurazioni di un tracciato da Brienz per Meyringen ed il Brunig a Sarnen, Alpnacht e Staad, sul lago dei Quattro Cantoni. L'esame della quistione delle spese d'esercizio diede, al pari degli studii sul terreno, dei risultati assai favorevoli, e venne fissata la costruzione di una via della carreggiata di un metro, traendo profitto delle nuove risorse che la tecnica delle strade ferrate si è create per superare le difficoltà delle ripide pendenze. L'ascensione del Brunig si farà con una pendenza non eccedente il 12 per cento, ed il monte sarà passato senza tunnel. La lunghezza totale della linea sarà di 45 chilometri, di cui 9 in ferrovia di montagna propriamente detta. Le spese di costruzione non sono ancora fissate definitivamente, ma si è autorizzati ad ammettere che non eccederanno i 7 milioni di franchi.

Ferrovie francesi. — Il 29 corrente, la Compagnia dell'Ovest inaugurerà due tronchi di ferrovia, che completano finalmente la grande linea del litorale brettone, concessa da quasi dieci anni, e la cui importanza è enorme per una contrada tanto male provveduta, com'è la Brettagna.

Il primo di questi tronchi va da Coutance ad Avrance, ed il secondo da Dol a Lamballe. Da Coutance (Stazione della ferrovia da Cherbourg a Saint-Lô) ad Avrance (testa di linea provvisoria della nuova strada) vi sono 45 chilometri.

Da Dol (Stazione della ferrovia di Saint-Lô) a Lamballe (Stazione della ferrovia di Brest), vi sono 30 chilometri.

La parte già aperta della nuova strada ferrata tra Dol ad Avrance misura 43 chilometri.

In conclusione, la nuova strada del litorale ha 131 chilometri di lunghezza.

I viaggiatori, che vanno da Parigi ad una città situata al di là di Lamballe, potranno dunque prendere la linea di Granville in luogo di quella di Brest, per la quale la nuova ferrovia offre un notevole accorciamento (circa 50 chilometri).

Disastro in Germania. — Abbiamo da registrare un nuovo disastro ferroviario. Nella notte del 16, un treno uscì di rotaia fra Zembowitz e Sanfenberg. Il macchinista ed il fuochista rimasero uccisi, tre impiegati furono feriti; la locomotiva ed otto vagoni soffrirono gravi danni.

Ferrovie rumene. — Telegrafano da Bucarest, 17, alla *Neue Freie Presse*:

Nell'odierna seduta del Senato, il Ministro degli affari esteri, rispondendo ad un'interpellanza relativa alla rottura dei negoziati pel riscatto delle ferrovie, dichiarò che in un contratto bilaterale possono essere fatte delle modificazioni col consenso di ambe le parti. Siccome presentemente hanno luogo a Berlino delle trattative per un cambiamento del contratto, così le discussioni del Senato sulla Convenzione ferroviaria devono essere provvisoriamente sospese.

Strada ferrata nell'Asia centrale. — I Russi proseguono attivamente gli studii preparatorii della strada ferrata nell'Asia centrale. Alla seconda seduta della Società di geografia a Pietroburgo, sono state date delle no-

tizie relative ai lavori compiuti dalla Commissione degli studii. Questa Commissione non restringe le sue indagini alla topografia; essa raccoglie numerose osservazioni meteorologiche, e si occupa di raccogliere delle collezioni di diversa specie. Uno dei suoi membri, il colonnello Maiev, è specialmente incaricato della parte statistica per il Turchestan e la Bucaria.

Notizie Diverse

Monumento nazionale a Vittorio Emanuele. — Sabbato si è riunita la Commissione parlamentare, che deve riferire sopra il progetto di legge pel monumento nazionale a Vittorio Emanuele; essa è entrata nel concetto di lasciare ogni libertà agli artisti, sia rispetto al luogo, sia rispetto alla forma del monumento stesso.

Essa ha stabilito di proporre la somma di otto milioni per la spesa, aumentando la cifra destinata ai premii a lire cento mila.

Questi premii saranno tre: cioè uno di lire 50 mila, il secondo di 30 mila, ed il terzo di 20 mila lire.

Ha eziandio convenuto che il concorso abbia ad essere mondiale; e procedendo alla elezione del proprio relatore, ha dato la maggioranza de' suoi suffragi all'onorevole Martini.

Bonificamento dell'Agro Romano. — La Camera dei deputati, nella seduta del 21 corr., ha approvato, dopo breve discussione, con 208 voti fav. e 12 cont., il seguente progetto di legge:

« *Articolo unico.* Il termine di un anno, stabilito dall'art. 17 della legge 11 dicembre 1878, n. 4612, per presentare un progetto di legge che ripartisca in diversi esercizii le spese da farsi pel bonificamento dell'Agro romano, è prorogato al 31 dicembre 1880 ».

Consorzio d'irrigazione Giuliari — Con R. Decreto del 30 novembre p. p. (*Gazz. Uffi.* del 15 corr.) è fatta facoltà al Consorzio d'irrigazione Giuliari di praticare la progettata derivazione d'acqua dal fiume Adige, nella quantità non eccedente metri cubi quindici al minuto secondo, per irrigare la campagna bassa veronese.

E tale concessione viene accordata a perpetuità, mediante l'annua prestazione a favore delle Finanze dello Stato di L. 3000, a cominciare dal 1° gennaio 1878, in una sola rata posticipata, e sotto l'esatta osservanza delle singole condizioni assunte coll'atto di sottomissione passato al Consorzio richiedente il 22 ottobre 1877, avanti il notaio Donatelli dottor Giulio di Verona, e coll'altro atto suppletivo del 6 ottobre 1879, a rogito dello stesso Donatelli.

Navigazione a vapore. — La Camera dei deputati, nella seduta del 19 corr., approvò senza discussione, con 182 voti fav. e 30 cont., il seguente progetto di legge, già annunciato:

« *Art.* 1. È approvata la qui unita Convenzione stipulata il 5 ottobre 1879, per lo Stato dai Ministri dei lavori pubblici, di agricoltura, industria e commercio e delle finanze, colla Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio di navigazione a vapore fra Venezia e Brindisi, in coincidenza dei servizii per Alessandria d'Egitto ed oltre Suez.

« *Art.* 2. Per l'adempimento delle condizioni dell'accennata Convenzione, il Governo del Re è autorizzato ad aggiungere al capitolo « *Servizio postale e commerciale marittimo* » del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1880 la somma di L. 416.667, non che quella di L. 500,000 nei bilanci degli anni successivi ».

Il relatore della Commissione parlamentare che esaminò il progetto ministeriale, on. Maldini, diceva nella sua relazione:

« I vantaggi che si sono ottenuti dalla Convenzione attuale, rispetto a quella del 14 aprile 1872, trovansi enumerati nella Relazione ministeriale. Noi non li ripeteremo: solo crediamo opportuno ricordare come la Convenzione rimanga duratura per otto anni, salva la facoltà nel Governo di disdirla dopo compiuto un quinquennio; e come, durante questo periodo e per gli altri tre anni successivi, qualora non fosse disdetta dopo il quinquennio, il Governo del Re si riservò la più ampia facoltà di stabilire e sussidiare altre linee di navigazione fra l'Adriatico e l'Egitto od oltre il canale di Suez. Perciò il Governo trovasi affatto libero in questo argomento di rilevante importanza.

« Altra condizione pure di grande rilievo, che sottomettiamo all'attenzione della Camera, si è quella che, quando anche la Peninsulare non fosse più obbligata dal suo contratto con il Governo inglese di approdare a Brindisi, essa per l'articolo 1 dell'annessa Convenzione assume l'impegno di continuare il servizio medesimo *per suo conto* da Alessandria d'Egitto a Brindisi, alle condizioni determinate dall'attuale contratto.

« Come raccomandazioni presentate nel seno della Giunta da due membri della medesima, invitiamo poi il Ministero:

« 1° di voler richiedere il parere delle rispettive Camere di commercio per quanto concerne le disposizioni stabilite dall'articolo 3 della Convenzione;

« 2° di trovar modo perchè le facilitazioni ottenute con l'articolo 12 per gl'impiegati e missionarii che viaggiano sui piroscafi della Peninsulare vengano anche estese a quelle persone che fanno parte di spedizioni scientifiche, come appunto venne stipulato dalle Convenzioni approvate dalla legge 15 giugno 1877 con le nostre due Società *Florio* e *Rubattino* ».

Ingegneri-allievi del Genio civile. — Mercoledì scorso, in una sala del Ministero dei lavori pubblici, il segretario della Commissione ha proclamato l'esito del concorso testè tenuto per la nomina di 25 ingegneri-allievi del Genio civile. Gl'idonei furono 30.

Ecco il risultato per ordine di merito:

Luiggi Luigi, Allievi Lorenzo, Nicoli Nicolò, Coletta Giuseppe, Ponti Edoardo, Ceci Pietro, Gamberale Rodolfo, Rovida Edoardo, De Sarno Andrea, Mascoli Ernesto, Bucchia Rodolfo, Pignoloni Achille, Benetti Giacomo, De Focatis Antonio, Simonetti Riccardo, Dazzi Enrico, De Sivo Gabriele, Palvis Egidio, Adami Osvaldo, Berardi Gennaro, Balleli Carlo, Gadda Eduardo, Valentini Carlo, Cavaliere Francesco, Arimondi Camillo, Borelli Ernesto, Capello Vincenzo, Sironi Giulio, Rostagni Cesare, Bernasconi Giovanni.

Onorevole incarico. — Il cav. Bocci, ingegnere-capo del Genio civile, venne delegato dal Ministero dei lavori pubblici per le bonificazioni di Famagosta nell'isola di Cipro, dietro domanda del Governo inglese.

Onorificenza. — Annunciamo con vera soddisfazione che l'ing. Pompeo Marini da Fermo, residente a Torino, è stato nominato Cavaliere della Corona d'Italia.

Valente ingegnere costruttore di strade ferrate, il Marini lavorò alla linea Milano-Piacenza, e nelle Meridionali sul tronco dall'Osente a Foggia. Ultimamente studiò i progetti delle linee Roma-Bracciano, Porto S. Giorgio-Fermo, Vicenza-Valdagno, e tutti furono altamente encomiati. Quest'ultima anzi è in via di costruzione.

Il Marini illustrò inoltre l'architettura col bellissimo teatro di Moncalvo (Monferrato) e col disegno di teatri e villini nelle Marche.

L'ottenuta onorificenza non poteva dunque essere meglio meritata.

Nuovi biglietti consorziali. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il seguente decreto del Ministro del tesoro, in data 7 corr., con riferimento ai decreti e regolamenti già emanati in proposito, e d'accordo col Ministro d'agricoltura, industria e commercio:

Ritenuta la dimostrata necessità ed urgenza di provvedere alla fabbricazione di altri biglietti consorziali dei preindicati tagli da L. 5, 10 e 1000, onde sopperire ai bisogni del cambio di quelli divenuti logori e fuori d'uso;

Determina quanto segue:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato ad emettere, per scorta o per l'uso, e nei modi previsti dal-

l'art 9 del regolamento 28 febbraio 1875, altri biglietti da L. 5, 10, e 1000, aventi gli stessi segni e distintivi caratteristici stati approvati coi Decreti Reali di sopra citati per la prima emissione, e ripartitamente divisi nelle proporzioni seguenti:

Biglietti da L. 5, n. 8,000,000, pel valore di 40,000,000 di lire, divisi in 80 serie di 100,000 biglietti ciascuna, distinte coi numeri dal 621 al 700 inclusive.

Biglietti da L. 10, n. 2,500,000, pel valore di 25,000,000 di lire, divisi in 25 serie di 100,000 biglietti ciascuna, distinte coi numeri dal 361 al 385.

Biglietti da L. 1000, n. 10,000, pel valore di 10,000,000 di lire, rappresentati dalla serie distinta col n. 21, e composta di 10,000 biglietti, numerati dall'1 al 10,000.

Riscossioni della Regìa dei tabacchi. — La Società anonima italiana della Regia cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 corr. lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di novembre 1879; confrontate con quelle del mese corrispondente del 1878, dal quale appare che le riscossioni furono:

Nel mese di novembre 1879 . . .	L.	11,057,394.32
» » » 1878 . . .	»	11,232,321.24
Differenza in meno nel 1879 . . .	L.	174,926.92

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di novembre furono come segue:

Nell'anno 1879	L.	125,831,433.16
» 1878	»	121,890,123.51
Differenza in più nel 1879 . . .	L.	3,441,309.65

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitato nel mese di novembre scorso la seguente somma:

Mese di novembre.			Dal 1° gennaio.		
Anno 1879.	L.	718,988.90	Anno 1879.	L.	7,846,135.05
» 1878.	»	725,373.55	» 1878.	»	7,241,164.72
In più	L.	6,384.65	In più	L.	604,970.33

Società industriali ed Istituti di credito. — Con R. Decreto del 2 nov. p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.) è approvato il nuovo Statuto organico della Cassa di risparmio di Tivoli.

Ufficii telegrafici. — Il 4 corrente, in Torgiano (provincia di Perugia), il 12 in Rassina (frazione del Comune di Castel Focognano, in provincia di Arezzo), ed il 16 in Cavriano (provincia di Reggio Emilia) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il 15 corrente è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione di Soffratta (provincia di Treviso).

COMUNICATI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Tariffe Italo-Germaniche ed Italo-Austriache.

Le attuali *Tariffe Italo-Germaniche,* che, come dall'Avviso in data 26 settembre u. s., dovevano col 1° gennaio prossimo essere sostituite da altre nuove, rimarranno in vigore fino a tutto il 31 marzo 1880.

Da siffatta disposizione viene eccettuata soltanto la tariffa speciale del gennaio 1872 per il servizio colle strade ferrate del Saarbrück, la quale cesserà d'essere in vigore col 31 dicembre anno corrente.

Le spedizioni, che fossero dirette alle Stazioni del Saarbrück, potranno aver luogo in servizio Italo-Germanico fino alla Stazione di Neustadt am Haart.

Nulla è innovato per rispetto al servizio Italo Austriaco, essendo tuttora in corso le trattative per l'attuazione delle nuove tariffe.

Con ulteriori avvisi saranno indicate, in uno ai prezzi delle nuove tariffe internazionali suaccennate, le date alle quali esse verranno poste in vigore e saranno vendibili al pubblico.

Milano, 15 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori feraoviarii non presentarono nella scorsa settimana quell'animazione a cui accennammo nella precedente. Mantennero abbastanza bene i corsi a cui erano giunti, senza dare luogo però a transazioni importanti. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 423 al 420, e chiusero al 424; le Obbligazioni relative deboli tra il 284.75 al 284; i Boni stazionarii o intrattati a 601.

Le Sarde, della serie A, vennero quotate a 293.25; quelle della serie B, a 296.75; le nuove, a 270 e 271.

Le Romane, poichè si seppe che la legge di riscatto era stata presentata al Senato e dichiarata d'urgenza, si fecero meglio sostenute a 142 e 142.50 — L'Alta Italia, poco favorite a Parigi, si negoziarono a Milano in ribasso da 296 a 291. — Le Pontebbane invece furono sostenute da 446 a 448 — Stazionarie le Centrali Toscane a 459.

A Parigi, come si disse, le Lombarde rimasero fredde a 173 e 171, toccando nei punti intermedii il 168; le Obbligazioni relative oscillanti sul 260 circa — Le Vittorio Emanuele poco curate anch'esse, quotate a 264 circa — Le Azioni Ferrovie Romane da 122.50 salirono a 125; le Obbligazioni da 348 a 320.

ESTRAZIONI

Prestito della Città di Milano (1866) — 53ª estrazione eseguita il 16 dicembre 1879.

Serie estratte:

6861 — 7079 — 4909 — 6726 — 5853.

Elenco dei numeri premiati:

Serie	N.	Lire	Serie	N.	L.	Serie	N.	L.	Serie	N.	L.
6861	6	50,000	6726	72	50	6726	81	20	6861	33	20
7079	96	1,000	7079	73	50	5853	41	20	7079	43	20
6726	46	500	5853	75	50	4909	26	20	4909	2	20
5853	52	100	4909	29	50	4909	45	20	4909	86	20
6861	96	100	4909	28	50	4909	82	20	5853	80	20
7079	23	100	7079	74	50	7079	19	20	5853	62	20
5853	40	100	5853	56	50	6861	45	20	7079	82	20
6726	87	100	7079	58	50	6726	63	20	6861	87	20
6861	63	50	7853	27	50	4909	9	20	6861	41	20

Tutte le Obbligazioni portanti una delle serie sopra estratte, benchè non premiate, hanno diritto al rimborso in L. 10 cadauna — Il 10 marzo 1880 avrà luogo la 54ª estrazione.

Ferrovia Maremmana — La *Gazzetta Ufficiale* del 15 corrente ha pubblicato la seguente distinta delle 87 Obbligazioni da L. 500 cadauna della Ferrovia Maremmana, create con Regi Decreti 8 marzo e 8 luglio 1860, 10 febbraio 1861 e 19 febbario 1862, comprese nella 19ª estrazione che ha avuto luogo in Roma il 10 dicembre 1879.

Numeri delle 87 Obbligazioni estratte.

375 1473 1790 3323 5523 8663 10889 11328 11987
13232 14222 14897 15325 16041 17577 17947 18770 19510
20471 22036 23526 25039 25071 28429 29106 31047 31172
31462 32442 33154 34016 34747 36002 36197 36311 37123
37801 39042 41314 41379 41597 41883 42549 42555 43517
44380 47039 47110 50323 50445 51152 52717 53247 53289
54011 54988 57084 59449 59753 60620 61948 62471 62770
63550 64379 65553 66451 67936 68983 69892 72650 73070
74106 74449 76565 77016 77048 77876 80232 80315 81318
81370 84620 86453 86819 87326 88227.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre corrente a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1880, mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 31 dicembre 1879.

Ferrovia Genova-Voltri — La *Gazzetta Ufficiale* del 16 ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni della Ferrovia Genova-Voltri, comprese nella estrazione seguita in Roma il 12 dicembre 1879 (Reali Decreti 18 febbraio 1856, 19 gennaio 1857 e legge 28 agosto 1870).

35 della prima emissione (24ª estrazione).

106 120 122 144 246 341 368 383 470 508 525
553 556 561 586 729 773 916 1057 1148 1244 1281
1368 1377 1398 1500 1611 1705 1756 1785 1854 1857 1922
2129 2238.

45 della seconda emissione (23ª estrazione).

44 48 87 109 142 460 576 624 680 682 793
849 867 885 903 966 1103 1121 1131 1229 1230 1257
1266 1344 1560 1587 1731 1871 1945 1999 2040 2041 2066
2096 2336 2366 2385 2470 2754 2810 2834 2865 2912 2914
3102.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1879, e dal 1º gennaio 1880 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè dal N. 49 al 100 della prima emissione (1856) e dal N. 47 al 100 della seconda emissione (1857).

Ferrovia di Cuneo — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica la seguente distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo, comprese nella 41ª estrazione seguita in Roma il 15 dicembre 1879, in ordine progressivo (R. Decreto 23 dicembre 1859, e legge 5 maggio 1870).

46 della prima emissione (5 0[0), *di L. 400 cadauna,*
(Creazione 26 marzo 1855).

81 317 555 560 759 823 1269 1307 1681
1811 1929 2518 2983 3055 3604 4235 4249 4735
5378 5379 5561 5568 5660 5813 6009 6406 6990
7116 7439 7559 7930 8069 8149 8341 8440 8667
8809 9212 9287 9361 9410 10069 10250 10746 10954
10985.

33 della seconda emissione (3 0[0), *di L. 500 cadauna,*
(Creazione 21 agosto 1857)

1481 1489 1765 4955 6996 8152 8316 8364 8485
8907 9378 9780 10469 10772 10840 11040 11068 11165
11711 11936 12151 12233 12396 13613 13807 13965 14608
14835 15013 15487 15647 15694 15801.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1879, e dal 1º gennaio 1808 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale medianet restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè quelle di prima emissione colle cedole dal N. 50 al 120, e quelle di seconda emissione colle cedole dal 46 al 90.

Società anonima della Strada Ferrata da Alessandria ad Acqui — 10ª estrazione delle Azioni (anno II) eseguitasi in seduta pubblica il dì 11 dicembre 1879, rimborsabili in lire italiane 500 dal 1º aprile 1880, verso esibizione delle Azioni munite delle cedole segnate coi numeri 47 al 60 compresi.

Ogni Azione estratta verrà sostituita da un'Azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle 51 Azioni estratte.

92 180 248 267 516 922 1182 1535 1566 1967 2088
2240 2316 2324 2380 2478 2591 2654 2773 3032 3401 3486
3615 3680 3801 3802 3957 4006 4237 4322 4446 4456 4838
5001 5173 5787 5860 5971 6016 6072 6191 6248 6322 6516
7038 7152 7176 7205 7314 7366 7986.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corrente in Firenze (sede sociale, piazza del Duomo, 15), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione e dei revisori, per l'approvazione del bilancio a tutto dicembre 1878, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1879.

Società anonima per la illuminazione a gas della Città di Novara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 11 gennaio p. v. in Novara (via Dominioni, 185), per l'approvazione del rendiconto consuntivo per l'esercizio 1878-79, e pel rendiconto preventivo dell'esercizio 1879 80, per nuovo affitto dell'usina, e per la nomina di due consiglieri.

Società italiana di lavori pubblici — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 12 gennaio p. v. in Torino (Borsa), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1879 e relativo dividendo, e per la nomina di amministratori e censori pel 1880.

DIVIDENDI e PAGAMENTI

Compagnia di navigazione a vapore (R Rubattino e C.) **in Genova** — Dal 31 corrente si pagherà la cedola N. 7 delle Obbligazioni, pel trimestre scadente il detto giorno, in L. 15 in oro per le Obbligazioni create in oro, ed in L. 15 per quelle in moneta legale italiana: presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano a Firenze, Genova, Torino e Roma, presso la Banca di Credito Italiano in Milano, e presso i signori Bonna e C. in Ginevra.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde — Dal 1° al 15 gennaio p. v. si pagherà la cedola N. 14 delle Obbligazioni serie II in L. 7.50 in oro, cioè L. 6.35 nette da ritenuta e tasse, presso le solite Ditte bancarie autorizzate; e dal 16 gennaio in poi presso la Ditta bancaria U. Geisser e Comp. in Torino.

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo — Dal 1° gennaio p. v. si pagheranno agli azionisti gl'interessi del 2° semestre a. c. in L. 4.50 per Azione: in Bergamo, presso la Banca mutua popolare; in Milano, presso la Banca Generale.

Banca Tiberina — Dal 2 gennaio p. v. si pagherà l'interesse 5 0[0 per l'esercizio 1879 sulle Azioni sociali: a Torino, presso il Banco di Sconto e Sete; a Genova, presso la Agenzia di detto Banco; a Firenze, presso Wagnière e C.

Compagnia Napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 2 gennaio p. v. verrà pagato ai possessori di Obbligazioni il 33º cupone in L. 15, presso le sedi della Compagnia: in Parigi (piazza Vendôme, 12), in Napoli (via Chiaia, 138), nonchè a Lione e Ginevra.

VERSAMENTI

Ferrovia del Gottardo — Gli azionisti sono invitati a versare, sulle Azioni non ancora completamente pagate, entro il 31 corrente, una nuova somma di fr. 12.36 in acconto della 5ª rata del capitale-azioni, corrispondente all'interesse semestrale scadente alla stessa epoca sul capitale di fr. 412, già versato.

Dal 31 dicembre in poi, il cupone N. 2 delle Azioni definitive, scadente a quell'epoca, sarà pagato in fr. 15.

Versamenti e pagamenti in Italia: presso la Banca Nazionale in Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli e Livorno.

Avvisi d'Asta

Il 29 corr., presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consorziale Tiberina da Prima Porta sulla Flaminia al bivio di S. Antimo, per l'annuo canone di L. 13,619.01. Manutenzione dal 1º gennaio 1880 al 31 dicembre 1885. Deposito interinale L. 800 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 1400 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una Caserma in Ceva per sede estiva di una Compagnia Alpina di 250 uomini, in diminuzione dell'importo di L. 62,510, così ridotto pel ribasso già offerto. Deposito cauzionale L. 7000 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Camera di commercio di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori in metallo nell'ex-fabbricato e chiesa dei Crociferi, ridotto a Borsa, Ufficii postali ed altri Stabilimenti congeneri al commercio, per la presunta somma di L. 82,500. Deposito interinale eguale ad 1.50 p. 0[0 dell'ammontare dei lavori in valori legali, ed a 0.75 p. 0[0 delle tasse e spese in effettivo.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Val d'Agri, compreso fra la Sella di Malabocca e la Fontana di Cracco, della lunghezza di m. 12,910.78, per il presunto importo di L. 153,936.96. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 2000, in numerario o rendita D. P., cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Sino al mezzodì del 31 detto mese, presso la Prefettura di Ferrara, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al

ventesimo, per l'appalto dell'allargamento della Coronella del Passo e dei successivi Froldi uniti Francoliini e Sabbioni a destra del Po, della lunghezza di m. 1236.50, in diminuzione della somma di L. 40,710.75, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 2600.

— Il 3 gennaio p. v., presso il Municipio di Afragola (prov. di Napoli), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada, che dal detto Comune mena alla Stazione ferroviaria di Caserta, in diminuzione della somma di L. 130,945.87, così ridotta pel ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione delle strade provinaiali comprese nel circondario di Levante, Toscana, Buonviaggio e Lerici, della lunghezza di m. 77,569, per il presunto importo di L. 27,878.25. Manutenzione dal 1° gennaio al 31 dicembre 1888. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 20,000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Sessa-Mignano in due distinti lotti: 1° pel ramo che comincia dalla strada di Roma presso l'osteria di S. Agata, sino alla strada di Sora, presso la Stazione ferroviaria di Mignano, della lunghezza di m. 30,000; 2° pel ramo dal capostrada del 1° ramo presso Ponte all'altro capostrada dello stesso 1° ramo presso Patierno, della lunghezza di m. 22,866. Il canone annuo pel 1° lotto è presunto in L. 12,000, e quello pel 2° in L. 8,800. Deposito interinale L. 1400 pel 1° lotto, L. 800 pel 2°; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio pirotecnico di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 90,000 chilog. di piombo in filo, per il complessivo importo di L. 57,600. Consegna entro 60 giorni, in due riprese di 30 giorni ciascuna. Deposito cauzionale lire 5800 in contanti o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sul torrente Agogna presso Borgomanero, per il presunto importo di L. 71,460.48. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 7000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della quadriennale manusenzione della strada provinciale da Salerno alle Camerelle, della lunghezza di m. 7,631, per l'annuo canone di L. 14,055. Deposito interinale e cauzionale di L. 14,055 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Strade Ferrate Meridionali

48ª Settimana. — *Dal 26 novembre al 2 dicembre* 1879.

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1879	1,446.—	529,337.15	366.07
Settimana corrisp. nel 1878.	1,446.—	466,981.61	322.95
Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . .	»	+ 62,355.54	+ 43.12
Introiti dal 1° gennaio 1879	1,446.—	20,653,742.40	14283 36
Introiti corrisp. nel 1878	1,446.—	19,262,750.67	13321.40
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . .	»	+1,390,991.73	+961.96
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1879	1,155.—	182,500.10	158.01
Settimana corrisp. nel 1878.	1,147.—	122,057.12	106.41
Differenze nei prodotti della settimana 1879	+ 8	+ 60,442.98	+ 51.60
Introiti dal 1° gennaio 1879.	1,154.54	8,009,857.22	6,937.00
Introiti corrisp. nel 1878 .	1,145.27	6,923,555.01	6,045.35
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879	+ 9.27	+1,086,302.21	+ 891.65

FERROVIE DIVERSE

Prodotti del mese di ottobre 1879

(Depurati dalle tasse governative).

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Grande Velocità	32,415.40	15,715.78	10,815.24
Piccola Velocità	7,839,21	525.40	3,311.04
Totali . . .	40,254.61	16,241.18	14,126.28

Strade Ferrate Romane

38ª Settimana — *Dal 17 al 23 settembre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chil. (*)
Prodotti della settimana. .	1,681	562.053.08	17,434.29
Settimana corrisp. del 1878.	1,657	466,429.28	14,677.70
Differenza (in più . . .	24	95,623.80	2,756.59
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 7.bre 1879 .	1,673	20,326,524.94	16,671.64
Periodo corr. 1878	1,657	19,170,548.89	15,875.34
Aumento	16	1,155,976.05	796.30
Diminuzione	—	—	—

(*) Media annua.

FERROVIE VENETE

Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1879.

QUALITÀ dei PRODOTTI	VICENZA-SCHIO quantità	VICENZA-SCHIO importo	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità	TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo	TOTALI
Viaggiatori.....	»	11,627.57	»	45,298.32	56,925.89
Bagagli e cani.	»	162.46	»	1,053.14	1,215.60
Merci a G.V. ..	»	780.57	»	4,949.39	5,729.96
Merci a P.V. ..	»	7,982.13	»	32,167 38	40,149.51
Introiti diversi.	»	359.67	»	506.32	365.99
Totale L.	»	20,912.46		83,974.55	104,886.95

ANNUNZI

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO D'ASTA

per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Parma.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia rende noto che fino dal giorno 11 dicembre corr. ha aperto una pubblica gara per l'affitto durante un biennio ad incominciare dal 1° Gennaio 1880, dei locali ad uso Caffè-Buffet nella Stazione di Parma. — Il relativo Capitolato d'oneri è visibile presso la Stazione di Parma a presso la 3ª Divisione del Traffico delle dette Ferrovie in Firenze; alla quale dovranno essere spedite le schede di offerta in piego suggellato, portante la soprascritta

Offerta per l'affitto di locali ad uso Caffè nella Stazione di Parma

in modo che pervengano non più tardi del giorno 27 corrente.

L'offerta dovrà essere stesa sul modulo di sottomissione a stampa che dovrà richiedersi alla suindicata Stazione e Divisione del Traffico, e non sarà tenuta valida se non vi sarà allegato un certificato della suddetta Divisione del Traffico comprovante il deposito eseguito dal concorrente della somma di lire *cento* in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo della Borsa.

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia si riserva di deliberare l'Asta a favore di quell'optante che essa crederà meglio, quand'anche la sua offerta non fosse materialmente la più vantaggiosa.

Fatta l'aggiudicazione, i depositi d'Asta saranno restituiti ai titolari rispettivi, salvo che al deliberatario, il quale non potrà ritirarlo che dopo eseguito il deposito di cauzione di lire 150,00 in danaro o in titoli dello Stato al portatore al prezzo di Borsa. Questo deposito cauzionale dovrà esser fatto presso la suddetta Divisione del Traffico nel termine di giorni 10 dalla data dell'aggiudicazione, scorso il qual termine senza che il deliberatario abbia eseguito il deposito di cauzione, o non addivenga alla stipulazione del Contratto, il deposito di gara sarà devoluto senza bisogno di alcuna formalità all'Amministrazione ferroviaria, e ciò salva ogni maggior azione che essa Amministrazione credesse di esperire.

L'apertura delle schede d'offerta si farà il giorno 28 corr. a ore 1 pom. presso la suddetta Divisione del Traffico, e potranno presenziarla i concorrenti alla gara.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	**16,000**	circa
BRONZO in limatura e tornitura	»	**3,000**	»
CERCHI di ferro	»	**100,000**	»
CERCHI d'acciaio	»	**150,000**	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle, limatura e tornitura, spazzature, ecc.	»	**154,000**	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	**88,000**	»
OTTONE da rifondere e in limatura e tornitura	»	**30,000**	»
ZINCO da rifondere	»	**6,000**	»
Grasso usato sporco	»	**650**	»
Vetrame rotto	»	**1,600**	»

RAME da rifondere e crine usato. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un' offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **29 dicembre and.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 31 dello stesso mese alle ore 10 antimeridiane.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell' aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè i particolari della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 10 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'Amministrazione, in conformità dell'art. 48 degli Statuti sociali, ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di L. 100 l'interesse del 2° semestre 1879 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola Num. 27 a cominciare dal 5 gennaio prossimo,

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 18 *dicembre* 1879.

STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse, che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 27 gennaio 1880 alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del Padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla sesta estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea di **Cavallermaggiore-Bra,** ed alla quattordicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1880, sono di 23 Azioni e di 79 Obbligazioni.

In questa occasione si avvisano i signori portatori dei titoli preindicati, che incominciando dal giorno 2 gennaio 1880 sarà effettuato presso la Stazione di Torino, Porta Nuova, il pagamento dei tagliandi maturandi col 31 dicembre corrente, nelle somme qui sotto distinte:

Per cadaun tagliando delle Azioni privilegiate di . . . . L. 10. »
detratte
per imposta di ricchezza mobile . . . . L. 1.356
per tassa di circolazione . . . . » 0.174
in totale ——— » 1.53
Residuano da pagarsi it. L. 8.47 valuta legale

Per cadaun tagliando delle Obbligazioni di . . . . L. 7.50
detratte
per imposta di ricchezza mobile . . . . L. 1.017
per tassa di circolazione . . . . » 0.147
in totale ——— » 1.16
Residuano da pagarsi L. 6.34 valuta legale

Milano, 16 dicembre 1879.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1° gennaio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della serie **S** estratta il 1° ottobre ultimo in ragione di L. 500 in oro rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

b) Il pagamento di L. 15 in oro importo della cedola N. 22 per gli interessi maturati il 31 dicembre 1879 sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.20 per 100 secondo l'art. 1° della legge 11 agosto 1870, allegato N, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* idem idem
a *Torino,* idem idem

Nelle altre piazze d'Italia indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e dalla Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s[M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 15 *dicembre* 1879.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori azionisti che a partire dal 1° gennaio prossimo si pagheranno L. 10.50 per ogni azione liberata di L. 350 a titolo interessi del 6 0[0 pel 2° semestre del corrente anno contro il ritiro della cedola N. 23.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* idem idem
a *Torino,* idem idem
a *Genova,* presso le Sedi della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano,* idem idem
a *Venezia,* idem idem
a *Napoli,* idem idem
a *Palermo,* idem idem
a *Livorno,* idem idem
a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C., rue Chateaudun, n. 58.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s[M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 15 *dicembre* 1879.

Estratto dal supplemento al foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 113, del dì 16 dicembre 1879.

SOCIETÀ
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 1° gennaio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali*, *meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadute dal 1° marzo 1875 al 1° settembre 1879 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1880 degli appresso Titoli, cioè:

a) N. 79,016 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

b) N. 19,927 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

c) N. 6,802 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

d) N. 67,064 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

e) N. 95,805 Obbligazioni serie D_1 della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

f) N. 124,547 Obbligazioni serie D_2 emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 2 gennaio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1880 dei Titoli seguenti, cioè:

a) N. 11,628 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

b) N. 33,668 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi e le ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1880 di N. 35,648 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento delle Cartelle estratte e dei cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal 18 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 ant. alle ore* [illegible] *pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Via della Fortezza, N. 8 — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun cupone l'appresso prelevazione, cioè:

		Per ogni Cupone di Cartelle di		
		Azioni delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B, C, D_1 e D_2 delle Strade Ferr. Livornesi	Obbligazioni A, B e C della S. F. Centrale Toscana
Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,7412 0/0)	L.	1.08 (*)	1.03	1.72
Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo)	»	0.20	0.14	0.23
In tutto	L.	1.28	1.17	1.95
così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse	»	9.22	6.33	10.55

(*) La riduzione di 2/8 della tassa proviene dall'essere stato riconosciuto il diritto che il reparto da corrispondersi a questi Titoli debba classarsi in Categoria B invece che in Categoria A.

VI. All'effetto poi che i possessori di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie

C, D_1 e D_2 della già Società delle SS. FF. *Livornesi* e

A, B e C della già Società della S. F. *Centrale-Toscana* e *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie

C e D_1 delle SS. FF. *Livornesi* e

A, B e C della S. F. *Centrale-Toscana*

di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra, Bruxelles, Francforte s/M* e *Ginevra*, e per la serie

D_2 delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francforte s/M* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., sara[nno] tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1° I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie trasmetteranno, insieme alle Cartelle estratte ed [ai] ai loro corrispondenti a Firenze un processo ver[bale]

dal R. Console d'Italia, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze delle Cartelle estratte e dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2° Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni C D_1 e D_2 delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di dette Cartelle e di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale anzidetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3° Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, della S. F. Centrale-Toscana e Asciano-Grosseto, i cui possessori han diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse, accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale*, da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento delle Cartelle estratte e dei Cuponi e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che le Cartelle ed i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell'aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 15 dicembre 1879.

Il Reggente la Direzione Generale
C. BERTINA.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

X^a Estrazione delle Azioni

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1879, rimborsabili in L. 500, dal 1° gennaio 1880 verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli statuti sociali.

Titoli da 5			**Titoli da 10**		
Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.
5867	39331	39335	1152	71511	71520
5868	39336	39340	1876	78751	78760
7825	49121	49125	2136	81351	81360
7826	49126	49130	4587	105861	105870
			4927	109261	109270
			4998	109971	109980
			5408	114071	114080
			6040	120391	120400
			6551	125501	125510
			7190	131891	131900
			10869	168681	168690
			11862	178611	178620
			13954	199531	199540

Firenze, 15 *dicembre* 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 30 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio 1880 e terminare al 30 giugno 1886 del tronco dalla strada Provinciale N. 3 da Torino a Savona per Alba, compreso fra l' abitato di Poirino ed il confine colla Provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 11,788, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 17,500.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall' Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governati[illegible] ciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di sabbato 10 gennaio pross. a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al quinto dell' importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico a' portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipula[illegible] il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di reg[illegible]stro e bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 15 *dicembre* 1879.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

FERROVIA D'IVREA

Il Consiglio di amministrazione in seduta d'oggi ha fissato il dividendo del 2° semestre 1879 in L. 9 per caduna Azione pagabile presso la Cassa della Società di Credito Mobiliare Italiano a partire dal giorno 23 corrente.

Nel giorno 2 gennaio prossimo si apre presso la stessa Cassa il pagamento del Capitale nominale delle Azioni estratte nella seduta pubblica del Consiglio di amministrazione in data 19 dicembre 1879.

Torino, 20 dicembre 1879.

L'AMMINISTRAZIONE.

OCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

Signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria il giorno 12 gennaio prossimo ad un'ora pomeridiana nel e della Borsa in Torino.

Ordine del giorno

. Relazione del Consiglio di Amministrazione.
. Relazione dei Censori.
. Approvazione del Bilancio al 31 dicembre 1879 e riparto utili.
. Nomina di Amministratori.
. Nomina di Censori.

seconda dell'articolo 23 dello Statuto Sociale hanno diritto di intervenire all'Assemblea gli Azionisti che dieci giorni prima di quello fissato per l'adunanza abbiano depositato almeno dieci azioni nella Cassa della Società in Torino *Via Bo- N. 20.*

Torino, il 22 dicembre 1879.

Il Direttore L. PETRINO

SOCIETÀ DI MONTEPONI

Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti.

Gli Azionisti della Società di Monteponi sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 27 dicembre 1879, alle ore due pomeridiane, in Torino, alla sede della Società, via Cavour, 41, col seguente

Ordine del giorno:

1° Relazione al Consiglio d'Amministrazione sulla gestione della campagna 1878-79.
2° Relazione della Commissione di Revisione dei conti per la detta campagna.
3° Approvazione dei conti per la campagna 1878-79.
4° Nomina di cinque consiglieri d'Amministrazione scadenti d'ufficio.
5° Nomina della Commissione di revisione dei conti per la campagna 1879-80.

Ogni socio che vorrà intervenire all'Assemblea, dovrà, a termine dell'art. XVII degli Statuti sociali, depositare le sue Azioni:

A Torino, alla sede della Società, via Cavour, 41. — A Genova, presso i signori I. Tedeschi e Compagnia.

Torino, 2 dicembre 1879.

Il Direttore R. CATTANEO.

TORINO, 1879
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.